

Retrasos en entregas de aviones ralentizan ambiciones climáticas del sector

Las alteraciones en la cadena de suministro y la escasez de mano de obra continúan dificultando la producción.



El retraso en la entrega de aeronaves por parte de Airbus y Boeing está obligando a las aerolíneas a utilizar aviones más viejos con un combustible menos eficiente durante más tiempo, ralentizando el progreso del sector para controlar las emisiones de carbono.

El uso de un combustible más eficiente en los nuevos aviones es una de las medidas planteadas por el sector de la aviación en su intento de cumplir su promesa de alcanzar el cero neto en 2050. Pero más de dos años después de que volvieran los viajes en avión tras la pandemia del Covid-19, las alteraciones en la cadena de suministro y la escasez de mano obra continúan dificultando la producción de naves. Aumentan los temores a que el desfase entre la demanda y la oferta pueda ralentizar el progreso hacia la reducción de emisiones hasta finales de la década.

"El déficit acumulado de entregas continuará hasta al menos 2028", afirma Rob Morris, jefe del negocio de consultoría Ascend, de Cirium. "Esto no significa que las aerolíneas mantengan a los aviones volando durante más tiempo, con aeronaves más antiguas o de mediana edad", añade.

Los vuelos representan casi el 2% de todas las emisiones globales relacionadas con la energía. El tráfico aéreo se encuentra desde finales del año pasado casi a los niveles previos a la pandemia. El sector cree que puede llegar al cero neto en 2050 mientras sigue creciendo, y ha diseñado una serie de medidas para recortar sus emisiones netas, incluyendo utilizar combustible sostenible, aviones más nuevos y compensaciones de emisiones de CO2.

Bajo la hoja de ruta del cero neto del sector europeo, los aviones nuevos pero aún con combustible convencional son responsables

de casi una quinta parte de la reducción de emisiones del sector en 2050. Los aviones con motores de nueva generación, como el A320neo, queman un 15% menos de combustible y emiten un 15% menos de dióxido de carbono que la generación anterior de aeronaves.

Incluso cuando se produce "un retraso significativo de nuevas entregas, los planes de crecimiento de las aerolíneas no cambian", afirma Nikhil Sachdeva, jefe global de aviación sostenible en la consultora Roland Berger. En su lugar, las aerolíneas acaban "duplicando el retraso en la retirada de aviones más antiguos", mientras intentan mantener sus compromisos de

crecimiento", añade.

Airbus y Boeing entregarán menos aviones de lo previsto este año. El fabricante europeo de aeronaves dijo el mes pasado que entregará "unos 770 aviones comerciales este año, frente al objetivo anterior de 800".

Los reguladores del sector de la aviación estadounidense han limitado la producción de Boeing de su aeronave 737 Max a no más de 38 al mes, mientras la compañía se enfrenta a problemas de fabricación y calidad tras la rotura de una sección

de uno de sus aviones el pasado enero. El fabricante estadounidense de aviones entregó 44 naves comerciales en junio -un 27% menos que hace un año.

Morris, de Cirium, afirma que el mayor déficit de entregas se producirá el próximo año; la consultora ha revisado sus previsiones previas del 32% al 27% en relación a todos los aviones de fuselaje estrecho en servicio que volarán con motores de nueva generación.

Esto tendrá "un impacto negativo sobre la eficiencia de la flota en términos económicos y de CO2", afirma, pero añade que, en 2030, el déficit en las entregas desaparecerá y el 55% de la flota global de fuselaje estrecho serán aviones de nueva generación.

Los ejecutivos de las compañías aéreas se sienten afectados por estos retrasos, pero creen que es demasiado pronto para determinar en qué etapa la falta de nuevos aviones empezará materialmente a hacer descarrillar la hoja de ruta del cero neto. "Lo cierto es que existirá un riesgo si se produce un bloqueo significativo y persistente", afirman.

Sin embargo, algunos expertos del sector rebajan el impacto que los aviones con combustible eficiente pueden tener sobre las emisiones del sector a largo plazo. Sash Tusa, analista de Agency Partners, señala que el crecimiento medio del tráfico aéreo proyectado de más del 3% anual y el incremento asociado de las emisiones excederá cualquier ahorro de emisiones procedentes de los aviones con combustible eficiente.

A largo plazo, la gran apuesta de la aviación para reducir las emisiones sigue siendo el combustible de aviación sostenible (SAF). Fabricado a partir de una serie de fuentes de combustibles no fósiles, incluyendo aceite usado para cocinar y cultivos, el SAF puede emitir un 70% menos de CO2 que un combustible convencional para aviones.

Los detractores del SAF cuestionan el combustible como una opción viable para el sector en la reducción de emisiones. Se produce muy poco y cuesta mucho más que el combustible estándar. El uso de cultivos y tierra se considera insostenible entre los ecologistas, mientras que otros señalan que el fuel continúa generando gases de efecto invernadero durante la combustión.

No obstante, los ejecutivos ven el SAF como la principal medida para reducir las emisiones de carbono. "La única forma de descarbonización de la aviación es el SAF", dijo a los analistas la semana pasada Scott Kirby, consejero delegado de United Airlines. Y añadió: "Nuestro objetivo es conseguir un uso del 100% del SAF para tener un sector sostenible y viable".

