

016SES14FOT1.jpg
Ancho: 125 mm.
Alto: 206,98 mm.

El cambio climático alargará los vuelos transatlánticos

Los vuelos de Londres a Nueva York se incrementarán siete minutos y la vuelta se reducirá en cinco de media



B. TOBALINA • MADRID

Ya se había dicho en diferentes ocasiones que el cambio climático podría aumentar las turbulencias en los vuelos transatlánticos. Ahora, un estudio científico publicado en la revista «Environmental Research Letters» concluye que, además de incrementarse estas «sacudidas», los vuelos transatlánticos tendrán una duración mayor. La explicación está en las corrientes en chorro generadas por la diferencia de temperatura entre las regiones cálidas tropicales (en el sur) y las regiones polares frías (en el norte). Los aviones comerciales las aprovechan para acortar los tiempos de vuelo. Pero, según este estudio, podrían ser

menos útiles si las temperaturas siguen subiendo.

«Las temperaturas y los vientos están fuertemente relacionados entre sí. Nuestras emisiones de dióxido de carbono (CO₂) están cambiando las temperaturas, y los vientos están cambiando en respuesta a esto. A altitudes de vuelo, la diferencia de temperatura está aumentando debido al CO₂, lo que está acelerando la corriente en chorro», explica a este periódico el autor del estudio Paul D. Williams, del departamento de Meteorología de la Universidad de Reading, en Reading (Berkshire-Reino Unido).

Esta variación provocará que los vuelos hacia el oeste se alarguen y los vuelos hacia el este se acorten. Para llegar a la conclusión de que la duración de los

Cuando se alcancen las 560 partes por millón de CO₂, los aviones estarán 2.000 horas más al año en el aire

Supondrá gastar 27 millones más de litros de combustible y una emisión de unos 70 millones de kg de CO₂

vuelos transatlánticos va a verse modificada por el cambio climático, Williams analizó qué sucedería con los vuelos de Reino Unido a Estados Unidos y viceversa. En concreto, «los vuelos de Londres a Nueva York en otoño tardan en la actualidad 6 horas y 40 minutos de promedio. En cambio, si la concentración de CO₂ sube a 560 partes por millón (ppm), la duración del vuelo se incrementará en siete minutos», precisa. En cambio, los vuelos desde Nueva York a Londres, que en la actualidad tardan 5 horas y 40 minutos de promedio, con 560 ppm se reducirán en cinco minutos».

Aunque en promedio los vuelos sólo ganarán unos minutos (dos de diferencia entre los que serán más largos al ir de este a oeste y los que se acortará al ir de oeste

a este) el impacto acumulativo será más que considerable. Según el estudio, cuando se alcancen las 560 ppm de CO₂, los vuelos transatlánticos estarán en el aire 2.000 horas más al año, lo que traducido en combustible va a suponer gastar 27 millones de litros más de combustible. Lo que supone un coste de unos 19 millones de euros. Unas cifras que hablan por sí solas. El problema además es que emitirán 70 millones de kg de CO₂ más al año, es decir, las emisiones que generan cada año 7.100 hogares británicos de promedio.

Una cifra más que considerable, máxime cuando el autor del estudio ha tenido en cuenta los vuelos que se producen en la actualidad. A ello habría que sumar el incremento de vuelos que se producirán en el futuro.

AVIACIÓN EN EUROPA

80%

EL SECTOR DE LA AVIACIÓN EMITIÓ UN 80 POR CIENTO MÁS DE CO₂ EN 2014 RESPECTO A 1990

44%

LAS EMISIONES DE CO₂ SE INCREMENTARÁN UN 45% Y LAS NOX OTRO 43% PARA EL AÑO 2035

45%

EL NÚMERO DE VUELOS SE INCREMENTARÁ UN 45 POR CIENTO EN 21 AÑOS

2 MILL.

ES POCO PROBABLE QUE PARA 2020 SE LOGRE PRODUCIR 2 MILLONES DE TON. DE COMBUSTIBLE ALTERNATIVO PARA AVIACIÓN

¿Qué es la corriente en chorro o jet stream?

Están generadas por la diferencia de temperatura entre las regiones cálidas tropicales (en el sur) y las regiones polares frías (en el norte).



DURACIÓN PROMEDIO DE VUELOS

Hoy
Con 560 ppm de CO₂

De Londres a Nueva York

6 horas y 40 minutos
6 horas y 47 minutos

De Nueva York a Londres

5 horas y 40 minutos
5 horas y 35 minutos

Recientemente, la Comisión Europea publicó el primer «Informe medioambiental de la aviación europea». Entre sus conclusiones destaca que el número de vuelos en Europa ha aumentado un 80 por ciento entre 1990 y 2014, y se calcula que crecerá otro 45 por ciento hasta el año 2035. De ahí que uno de los objetivos fijados por la Comisión Europea sea hacer frente a los límites del crecimiento en el aire y en tierra mediante un plan para hacer frente a la demanda futura de transporte aéreo y evitar la congestión, optimizando la utilización de nuestros aeropuertos más activos y supervisando la conectividad dentro y fuera de la UE a fin de detectar las deficiencias.

Medioambientalmente, este mayor trajín aéreo explica que los impactos se hayan incrementado, a pesar de las medidas puestas en marcha. En concreto, el sector emitió un 80 por ciento más de CO₂ en la UE entre 1990 y 2014 y dado el incremento del número de vuelos que se espera, se prevé que las emisiones crezcan otro 45 por ciento entre 2014 y 2035.

Respecto a las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx), el informe concluye que éstas se han duplicado entre 1990 y 2014, y calcula que aumentarán otro 43 por ciento para 2035.

En cuanto al ruido, el estudio precisa que casi 2,5 millones de europeos estuvieron expuestos a los decibelios de la aviación y estima que esa cifra se incrementará en un 15 por ciento para 2035. Pero aunque la población expuesta al ruido aumente, el informe hace hincapié en que los niveles se redujeron en unos cuatro decibelios por década. De ahí que los

expertos estimen que pueda disminuirse en otros dos por década. No obstante, aunque los aviones sean menos ruidosos, lo cierto es que el número de vuelos aumentará.

Pero además de las mejoras en los motores y la importancia de la renovación de las flotas para conseguir que sean más eficientes (según el citado informe el consumo de combustible por pasajero y kilómetro transportado se ha reducido un 19 por ciento entre 2005 y 2014), lo cierto es que aún queda mucho camino por recorrer para mejorar los aspectos ambientales, entre ellos el que pasa por el mayor empleo de combustibles alternativos. Y lo cierto es que en la actualidad su incorporación en el sector de la aviación es muy lenta.

De hecho, el informe de la Comisión explica que durante los próximos años se prevé que la producción regular de combustibles alternativos para la aviación en Europa sea muy limitada, y que es poco probable que se alcance el objetivo del Programa Europeo de Biocombustibles Avanzados para 2020: una producción anual de dos millones de toneladas de biocombustibles alternativos para aviación.

Aunque los expertos confían en que en un futuro próximo los combustibles alternativos tengan un peso mayor, lo cierto es que no hay que olvidar que el sector de la aviación tampoco se incluyó en el documento de la Cumbre de París.

En definitiva, no sólo la aviación afecta al clima, sino que cada vez es más evidente que la interacción es bidireccional y que el cambio climático tiene consecuencias importantes para la aviación, para los usuarios, las compañías aéreas y el clima.

Los billetes podrían ser más caros, ya que estar más tiempo en el aire costará a las compañías aéreas 19 millones de euros más al año