

AirBus quiere impulsar aviones con hidrógeno, pero espera más inversión en países productores

La firma aeronáutica está estudiando tecnologías para viabilizar el uso de combustibles limpios en vuelos comerciales, aunque advierten que su masificación todavía es lejana mientras no exista mayor producción, regulación y desarrollo de un “ecosistema” en esta industria.



La compañía comenzará las pruebas en tierra de la tecnología para impulsar aviones con hidrógeno en 2027.

JOAQUÍN AGUILERA R.

Desde Toulouse

La industria aeronáutica busca ser más sostenible, pero aún no encuentra una fórmula económicamente viable. Con un impacto de entre 2% y 3% en las emisiones globales de CO₂, el sector está enfocando sus planes a largo plazo en poder operar vuelos comerciales en forma más sostenible, ya sea mediante modelos más eficientes, combustibles menos contaminantes o nuevas fuentes de energía; aunque las tecnologías más disruptivas todavía se ven en el largo plazo.

Una de las compañías que está buscando las respuestas a dicho escenario es Airbus, líder global en fabricación de aeronaves que, en su más reciente cumbre anual que tuvo lugar en Toulouse, Francia adelantó parte de sus planes en este sentido. El CEO de la firma europea, Guillaume Faury, resumió el contexto de la industria como una “cuarta revolución”, que tras los inicios de la aviación, las modernizaciones en seguridad y la masificación de los vuelos debe enfocarse en reducir emisiones.

Para estos fines, la compañía comenzó a estudiar en 2019 la idea de impulsar vuelos usando exclusivamente el hidrógeno como fuente de energía. Aunque Faury afirmó que los estudios dieron resultados positivos en cuanto a la tecnología, en la firma no ven que este tipo de servicios puedan operar antes de la segunda mitad de 2030. “Concluimos positivamente sobre la viabilidad de un vuelo comercial impulsado por hidrógeno, pero también llegamos a la conclusión de que en las condiciones actuales no sería un avión competitivo (...), por el hecho de que todavía no tenemos tarifas regulares para certificar aviones de ese tipo, y que la disponibilidad de hidrógeno para los aeropuertos a un precio adecuado no es algo cercano”.

El proyecto “ZEROe” de la compañía, que pretende construir un avión comercial con cuatro turbinas impulsado exclusivamente a través de electricidad a partir de hidrógeno líquido, ya cuenta con

avances concretos en materia de motores, propulsión y almacenamiento, pero esperan iniciar las pruebas en tierra del nuevo avión en 2027.

¿Oportunidad comercial?

De acuerdo con el CEO de Airbus, los obstáculos en materia tecnológica han ido avanzando. Sostiene que “llegaremos a una aviación por hidrógeno después de otras industrias, hoy día tenemos automóviles y camiones impulsados, también lo estamos usando en el espacio. Estamos viendo los primeros barcos operados con hidrógeno, así que estamos ganando experiencia”.

Sin embargo, un mayor reto parece estar en el ritmo de desarrollo que pueda lograr la producción de hidrógeno verde en el mundo. En Europa están los proyectos de mayor envergadura en esta materia, y en esta zona ya hay asociaciones con aerolíneas y proveedores de energía para contar con unos once puntos de carga. También hay unos seis puntos en Estados Unidos, pero ninguno en Latinoamérica, pese a que Chile cuenta con el mayor potencial de producción de hidrógeno verde en toda la región, con un total de 980 toneladas al año en la Región de Magallanes y de 120 en la Región de Antofagasta, de acuerdo a datos de Clean Hydrogen Partnership.

Consultado por “El Mercurio” sobre las zonas donde esperan mayor avance en la producción de hidrógeno verde, Guillaume Faury comenta que “el potencial está en todos lados, es la voluntad política e industrial de hacer inversión en el hidrógeno. Necesitamos ver otras industrias avanzando primero, hay muchas industrias que necesitan descarbonizar. Las industrias pesadas, en particular, se están moviendo de la utilización de energía a la utilización de hidrógeno, pero esta infraestructura no se ha desarrollado todavía, por eso estamos en un modo de esperar y ver en este momento. No sabemos todavía qué área, qué zona, qué país, qué región se desarrollará primero”.

Tampoco ve a Airbus involucrándose en alian-

zas más concretas para impulsar inversiones en este sentido, pues considera que “no somos un proveedor de energía. No estamos en ese negocio, estamos dependiendo de lo que otras industrias están haciendo. Nuestro negocio principal son los aviones, y la pregunta que nos estamos haciendo es, ¿a qué punto es relevante lanzar el desarrollo de un avión de hidrógeno? Y necesitamos las tecnologías de hidrógeno para el avión, pero también necesitamos el ecosistema hidrógeno. Por el momento, ninguno de ellos es suficientemente maduro para ir al completo desarrollo de un nuevo avión”.

Contexto desfavorable

Aunque la industria pretende priorizar los desafíos en materia de sostenibilidad, no desconocen que la discusión sobre su relevancia y de los criterios ESG ha perdido fuerza. La directora de sostenibilidad de la compañía, Julie Kitcher, sostiene que, pese al resurgimiento de discursos contrarios a estos esfuerzos, “mirando los hechos, vimos que el año pasado, el 2024, fue el año más cálido en la historia, y creemos que el riesgo climático es un riesgo de negocio, es un riesgo financiero, y es responsabilidad corporativa reconocer el impacto que nuestra empresa tiene en la sociedad en general”.

Comenta a “El Mercurio” que si bien las empresas enfrentan desafíos a nivel mundial, en un contexto comercial marcado por complejidades como la discusión de nuevos aranceles, “no es una cuestión de una prioridad sobre la otra, es una cuestión de cómo manejar todos los riesgos que enfrentamos en un nuevo año de crisis. Las últimas décadas han demostrado que cada año trae una nueva crisis, pero cuando la innovación y la tecnología se unen con fuerza, en realidad se puede transformar para hacer una diferencia para el futuro”.