

RESUMEN PARA PRENSA

Volamos hacia el fracaso climático

Un análisis de los siete mayores grupos aéreos europeos

Greenpeace CEE
Junio de 2022

¿De qué trata el informe?

En Greenpeace **encargamos** al instituto de investigación [Observatorio de Responsabilidad Social Corporativa](#) (Observatorio RSC) un análisis crítico del sector aéreo europeo, comparando su situación antes y después de que dicho sector recibiese los fondos de apoyo relacionados con el COVID. El presente documento recoge los resultados de dicha investigación sobre la responsabilidad, compromiso y resultados medioambientales, sociales y de gobernanza (ASG) de los siete grupos aéreos más grandes según ingresos en 2019: Lufthansa, Air France-KLM, International Airlines Group (IAG), Ryanair, easyJet, SAS y TAP Air Portugal.

Dado que las compañías aéreas cada vez reciben más presión relacionada con el daño que causan al clima, **este informe pone especial atención en analizar cómo de creíble es el compromiso contra el cambio climático de las empresas**. El presente análisis disecciona qué prometen y qué soluciones proponen las aerolíneas respecto a la acción contra el cambio climático. Han pasado casi dos años desde que las compañías aéreas recibiesen considerables ayudas gubernamentales para paliar los efectos del COVID: este informe también detalla hasta qué punto los rescates y préstamos han supuesto mejoras medioambientales, más transparencia o condiciones de trabajo más justas.

Metodología

El equipo de investigación examinó los compromisos y resultados de los grupos de aerolíneas en cuatro áreas temáticas y subcategorías relacionadas con los criterios ASG (ambientales, sociales y gubernamentales):

1. Cambio climático: cómo gestiona la empresa su impacto climático
2. Aspectos sociales y laborales: cómo gestiona la empresa su relación con las personas que en ella trabajan
3. Dividendos e incentivos: cómo maneja la empresa tanto el pago de dividendos a sus accionistas como de incentivos a su equipo directivo y ejecutivo
4. Grupos de presión (lobbying): cómo ejerce la empresa sus actividades de presión

Tomando como punto de partida una lista con 339 indicadores¹, el equipo de investigación **estableció una puntuación de responsabilidad corporativa que las aerolíneas podían alcanzar en cada una de las áreas analizadas, expresada en una escala en la que el 100 % es la máxima nota**. Una puntuación baja indica un bajo nivel de responsabilidad y compromiso de la aerolínea en ese aspecto concreto. Se ha calculado también una puntuación global de cada aerolínea, según un esquema de ponderación de cada aspecto.²

Los datos se han obtenido de fuentes públicas, lo que incluye: informes anuales de las empresas, informes de sostenibilidad, cuentas anuales, políticas y documentos de regulación interna relativos a los

¹ La lista completa de indicadores se puede consultar en el [informe completo](#), ANEXO 1.

² Hay más información disponible en el resumen del informe y en el informe general.

años 2018-2020³.

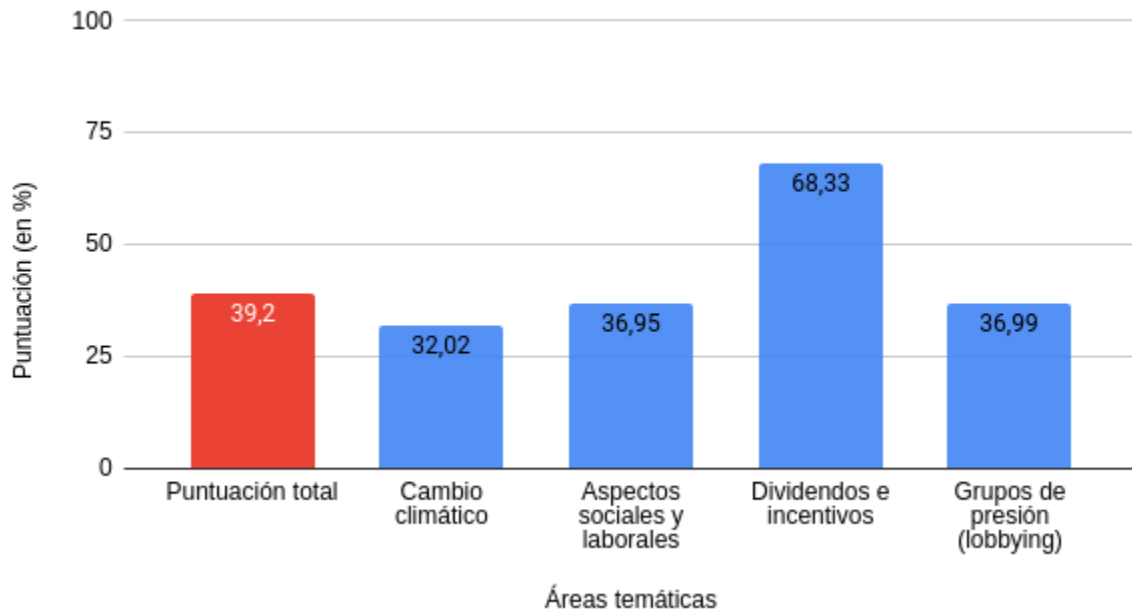
→ Para más detalles sobre la metodología del estudio, véase el [informe completo](#).

¿Cuáles son las principales conclusiones del informe?

Como indica la nota media global de un mero **3,9 (un 39 %)**, la conclusión del informe es que las aerolíneas europeas necesitan mejorar tanto en objetivos como en ejecución en lo que respecta a su responsabilidad medioambiental, social y de gobierno corporativo. Esta mala nota global se debe sobre todo a su bajo rendimiento respecto al cambio climático y sus responsabilidades con la sociedad en general y sus plantillas en particular. En primer lugar, los objetivos de las aerolíneas respecto a la reducción de sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) no son fiables ni ambiciosos; carecen de planes creíbles sobre cómo completar su descarbonización, y se basan en soluciones falsas o ineficaces para la descarbonización, como la compensación de emisiones y el carburante «sostenible» para motores a reacción. Además, las aerolíneas europeas tienen altas tasas de despido, aparte de que suelen ofrecer malas condiciones de trabajo, a lo que se añade una alta proporción de puestos de trabajo cubiertos con subcontratas sin declarar. Es más, la investigación concluye que las aerolíneas europeas son muy poco transparentes en cuanto a sus actividades de presión política y pagan considerables incentivos a sus directivos, con una gran diferencia entre la remuneración de quien desempeña el puesto de dirección general y el puesto medio.

Sin embargo, y a pesar de haberles concedido rescates estatales por valor de más de 30.000 millones de euros procedentes de fondos COVID, tras dos años de pandemia **los gobiernos europeos no han logrado que las aerolíneas lleven a cabo mejoras en materia de ecología, transparencia y condiciones laborales justas en el sector aéreo.**

Valoración de la responsabilidad corporativa



³ El informe se basa en documentos publicados antes del 30 de noviembre de 2021. Greenpeace ha añadido información más reciente en este informe.

Conclusiones principales: el cambio climático

- El informe concluye que las aerolíneas europeas **no toman medidas suficientes para combatir su impacto en el cambio climático**. De media, las aerolíneas europeas **sacan sólo un 32 % en responsabilidad y compromiso medioambiental**. Cuando las aerolíneas afirman que van a reducir sus emisiones en el futuro, lo hacen con poca o ninguna evidencia. Mientras que seis de los siete grupos de aerolíneas analizados se proponen ser neutrales en carbono para 2050⁴, ninguna de estas empresas ha unido estos compromisos a largo plazo con objetivos anuales y a corto plazo de reducción de emisiones, de emisiones absolutas o de vías de reducción de carbono explícitas y creíbles.
- Antes de la pandemia, las emisiones de GEI de las aerolíneas iban en aumento. En 2019, las siete mayores aerolíneas europeas sumaron 170 millones de toneladas de emisiones de GEI: esto es más que el total de las emisiones anuales de Noruega, Suecia, Dinamarca y Finlandia juntas. Lufthansa, por ejemplo, es solo una aerolínea pero emite la misma cantidad de GEI que toda Finlandia. A pesar de estas enormes cantidades, solo uno de los siete grupos de aerolíneas analizados se compromete en parte con las emisiones absolutas de CO₂ antes de 2050.
- **Ninguna de las siete aerolíneas se ha comprometido a reducir a cero sus emisiones de GEI**. En lugar de intentar reducir sus emisiones de forma efectiva, seis de las siete mayores compañías aéreas europeas **se han comprometido a ser «neutrales en carbono» para 2050**. TAP ni siquiera se comprometió a ello.
- Sólo uno de los siete grupos de aerolíneas **ha fijado objetivos absolutos de reducción de emisiones de GEI**. SAS pretende reducir en parte las emisiones absolutas de GEI en un 25 % para 2025 (en comparación con sus emisiones de 2005).
- Ninguna de las aerolíneas analizadas ha fijado **objetivos anuales de reducción de emisiones de GEI**. **Tres de las siete empresas han fijado objetivos de reducción de emisiones a corto plazo** para los próximos cinco años. En cualquier caso, estos objetivos solo se refieren a una ligera reducción (de entre el 10 y el 11 %) de las emisiones por pasajeros·km y no a una reducción absoluta, con la excepción del susodicho compromiso de SAS para 2025.
- Cuatro de las siete compañías aéreas europeas se han fijado **objetivos de reducción de emisiones y de eficiencia de carbono para 2030**. Sin embargo, la mayoría de ellas solo se ha propuesto objetivos de eficiencia de carbono, esto es, reducir las emisiones de GEI por pasajero·km, pero no sus emisiones totales si el número de vuelos aumenta.
- Tan solo **una de las siete compañías aéreas revela que está invirtiendo en el desarrollo de e-keroseno renovable** (queroseno sintético fabricado a partir de electricidad renovable y una fuente de carbono), con lo que no parece que vaya a ser una de sus principales estrategias para reducir las emisiones.
- Solo **tres de las siete compañías aéreas analizadas han vinculado la remuneración de los directivos al rendimiento de la empresa respecto al cambio climático**. Es por tanto obvio que a la hora de evaluar el trabajo de sus dirigentes, las aerolíneas europeas siguen sin considerar un criterio relevante el obtener buenos resultados en la lucha contra el cambio climático. Por otra parte, dado que ninguna de las empresas se ha fijado objetivos anuales de reducción de emisiones, no queda clara la efectividad de relacionar la remuneración de los altos cargos con

⁴ El concepto de empresa «neutral en carbono» lleva un tiempo [cuestionado por los científicos expertos en clima](#) como una «peligrosa trampa» que se basa en la idea de que, si contaminas, en lugar de reducir tus propias emisiones puedes seguir emitiendo CO₂ y «compensarlo» pagando a un tercero para que, con suerte, las reduzca en el futuro. Seis de los siete grupos de aerolíneas se comprometen a volverse «neutrales en carbono» para 2050.

los resultados climáticos.

- **Cinco de las siete compañías aéreas usan lo que se ha dado en llamar combustible sostenible de aviación (SAF, por las siglas en inglés de Sustainable Aviation Fuel).** Son nuevas formulaciones de carburante para motores a reacción. La mayoría se elabora a partir de biomasa. Esta es parte de su estrategia para reducir las emisiones de CO₂ de los aviones. Una aerolínea ha anunciado que tiene previsto empezar a utilizarlos en breve. No obstante, el SAF puede ser muy problemático por su relación con la [destrucción del medio ambiente](#) y la escasez de alimentos: así que no puede considerarse una estrategia adecuada para reducir las emisiones de GEI de las compañías aéreas.

En cualquier caso, **solo tres aerolíneas han informado que utilicen SAF, que en todos los casos es muy bajo: solo alcanza el 0,1% de su consumo total anual de combustible de aviación, como máximo.** En el mundo previo a la pandemia se producían menos de [200.000 toneladas de combustible sostenible de aviación en todo el mundo](#), cifra que es solo una pequeña fracción de los 300 millones de toneladas de combustible para aviones que requieren las aerolíneas comerciales en un año típico. La Agencia Internacional de Energía (AIE) prevé que [para 2040 el SAF representará el 19 % de los carburantes que usen las aerolíneas](#): esto significa que el 81 % restante seguirá siendo queroseno de origen fósil. Está claro que esta predicción respecto al SAF no es lo bastante ambiciosa como para que la aviación se ajuste al Acuerdo de París.

- El informe encontró muchos ejemplos de **de greenwashing en el sector de la aviación**: desde **comunicación engañosa y el patrocinio de iniciativas respetuosas con el clima** (sin tomar ninguna medida útil que reduzca el impacto climático de la industria), hasta la **promoción de soluciones falsas o insuficientes para hacer frente a sus deficiencias medioambientales y sociales**, como los sistemas de compensación de carbono y la introducción de SAF. Hay una gran discrepancia entre los auténticos planes de las aerolíneas para reducir emisiones, que carecen de credibilidad, y el uso que hacen de las relaciones públicas para proyectar una imagen más «verde».⁵

Principales resultados: responsabilidad y compromisos con la sociedad en general y sus plantillas en particular

- Las compañías aéreas europeas suelen incumplir sus responsabilidades con las personas que trabajan en ellas. De media, las aerolíneas europeas **han obtenido una puntuación de 37 % en responsabilidad y compromisos con la sociedad en general y sus plantillas en particular.** Esto se debe sobre todo a las grandes reducciones de plantilla que han llevado a cabo, a la escasa transparencia con la que subcontratan y a los elevados (o no declarados) porcentajes de contratos temporales y a tiempo parcial.
- A pesar de las importantes ayudas que han recibido de los contribuyentes a través de los fondos públicos de apoyo al COVID, en promedio, las aerolíneas europeas han **reducido su plantilla en un 14 % entre 2019 y 2020.** Ninguna de las aerolíneas analizadas se ha comprometido a mantener el número de personas contratadas, a pesar de haber recibido apoyo financiero público. Los recortes de plantilla no van acompañados de un compromiso de recuperación del empleo tras el COVID, ni facilitan la reinserción laboral de las personas despedidas. En general, no se espera que el número de personas contratadas vuelva a subir: de hecho, algunas compañías aéreas incluso han anunciado nuevos recortes de plantilla. Los primeros datos disponibles de 2021 para algunas empresas muestran que el número de personas empleadas se ha visto reducido aún

⁵ Hay más información disponible en el resumen del informe, en el capítulo «Greenwashing»

más. Es necesario reducir los vuelos y combinarlo con la urgente necesidad de un proceso de transición de las plantillas que sea justo, pero el sector de la aviación no da señal alguna de ello.

- A pesar de la buena imagen histórica de las compañías aéreas en materia de derechos laborales, el informe constata importantes deficiencias en este ámbito: **solo dos grupos de aerolíneas, SAS e IAG, declaran tener convenios colectivos que cubran a más del 80 % de sus plantillas.** Lufthansa, una de las mayores compañías aéreas del mundo, informa que en Alemania el convenio colectivo cubre al 83 % de su plantilla.
- En este sector **hay una clara desproporción entre el salario medio y la remuneración del puesto de dirección general:** en relación con el personal medio, sus CEO ganan muchísimo más que el personal medio. Lufthansa tiene la ratio más alta: en 2020, su consejero delegado cobró unas 94 veces el salario medio de la empresa. El CEO de Ryanair cobró 64 veces el salario medio de la compañía. A pesar de la crisis del COVID, la relación entre la remuneración de la dirección general y el salario medio ha aumentado incluso en la mitad de las compañías aéreas analizadas.
- En general, la **cultura de transparencia sobre las políticas de igualdad y no discriminación es más bien escasa.** Sólo IAG informa sobre diferencias salariales desagregadas por edad y género, así como sobre las diferencias salariales debidas a los distintos grupos profesionales. Sólo dos empresas informan sobre el número o el porcentaje de plantilla con discapacidades funcionales reconocidas.
- **Las mujeres están infrarrepresentadas en los consejos de administración de todas las compañías aéreas analizadas** y especialmente en la presidencia de las mismas. En 2020, los consejos de administración estaban compuestos por entre un 27 y un 45 % de mujeres, y solo el consejo de Air France-KLM lo preside una mujer.
- Solo dos compañías aéreas, SAS y Air France-KLM afirman contar con **un plan certificado de seguridad y salud laboral para su plantilla.** Para poder detectar los puntos débiles en las revisiones de salud y seguridad en el lugar de trabajo y aplicar mejoras, se considera importante contar con expertos externos independientes en cuestiones de salud y seguridad.

Principales resultados: responsabilidad y compromisos en sus dividendos e incentivos

- De media, las aerolíneas obtienen una puntuación de 68,33 % en dividendos e incentivos. Es la puntuación más alta obtenida en las áreas de responsabilidad y compromiso corporativo. Esta **puntuación relativamente alta se debe principalmente a los bajos dividendos repartidos.** La situación económica vivida por el sector en 2020 ha provocado grandes pérdidas, por lo que muchas compañías aéreas no han repartido dividendos; en muchos casos han congelado los incentivos a sus consejos directivos.
- Cuatro de las siete aerolíneas analizadas no pagaron dividendos de 2018 a 2020. No obstante, las **otras tres sí abonaron grandes sumas a sus accionistas.** Por ejemplo, solo en 2019 IAG pagó más de 1.300 millones de euros a sus accionistas. Esta cantidad es 3,7 veces superior a la que IAG tiene previsto invertir en combustibles alternativos en los próximos 20 años. Repartieron unos dividendos tan elevados que acabaron necesitando aún más ayudas públicas: esto demuestra una falta de responsabilidad respecto a asegurar su propia resiliencia durante la crisis.
- La mayoría de las compañías aéreas ofrecían **elevadas primas a sus directivos, lo cual también**

aumentó cuánto apoyo público necesitaron durante la crisis del COVID. Air France-KLM incluso reanudó los pagos de bonificaciones en 2020, al inicio de la pandemia de COVID.

- Seis de las siete compañías aéreas analizadas incluyen algún **criterio ambiental, social y de gobernanza (ASG) en la remuneración variable de su equipo directivo** y cinco incluyen la protección del clima y el medio ambiente. No obstante, estos criterios no se especifican con suficiente claridad, y el mejor ejemplo entre los estudiados solo vincula a criterios no financieros el 30 % de la remuneración.

Conclusiones principales: responsabilidad en la presión política

- En promedio, las aerolíneas europeas **sacan mala nota respecto a su responsabilidad en el ejercicio de la presión política, que solo llega a un mero 37 %**. Esto se debe sobre todo al bajo nivel de transparencia y a sus esfuerzos por socavar las políticas contra el cambio climático a través de los grupos de presión.
- Solo una de estas empresas, Air France-KLM, **revela el total de sus gastos en «lobbying»**. Pero **ninguna de las compañías aéreas analizadas informa de cuánto se gasta en hacer presión política sobre temas o grupos específicos**. La plena transparencia de los gastos en grupos de presión es crucial para reconocer cuáles son las mayores prioridades políticas de las empresas.
- En especial, **hay extraordinariamente escasa información sobre las actividades de grupos de presión política que tengan que ver con la legislación social y financiera**. Sólo Lufthansa proporciona alguna información sobre sus actividades de presión política relacionadas con la crisis del COVID.
- El informe concluye que las compañías aéreas europeas **tienen como objetivo específico influir en la legislación medioambiental a través de grupos de presión que socaven las políticas contra el cambio climático, y al mismo tiempo promueven que las medidas sean voluntarias**. La mayoría de las compañías aéreas han tratado de influir en la Directiva Europea de Energías Renovables y en la Directiva sobre la Fiscalidad de la Energía para evitar subidas de impuestos y de costes de energía. Ninguna aerolínea apoya el régimen fiscal de su país correspondiente, y la mayoría de ellas hacen presión política específica contra los mismos. La mayoría de las compañías aéreas apoyan de forma explícita el sistema de compensación global CORSIA, que Greenpeace considera greenwashing, ya que obstaculiza que las aerolíneas desarrollen una vía de descarbonización completa.
- **Tan solo tres compañías aéreas tienen políticas que prohíben de forma explícita las contribuciones a partidos políticos y candidaturas personales**. De las cuatro aerolíneas que no lo prohíben, una afirma que no contribuyen a partidos políticos o a sus candidaturas concretas. Las contribuciones financieras a los partidos políticos y a candidaturas concretas suponen un riesgo de conflicto de intereses. Esto puede ser especialmente problemático si los cargos políticos que tienen que restringir el sector de la aviación han recibido contribuciones financieras de compañías aéreas. Puesto que a nivel nacional y europeo las aerolíneas se oponen a políticas climáticas más estrictas, las contribuciones financieras de las aerolíneas crean un riesgo claro de que se suavicen o retrasen iniciativas nuevas y ambiciosas contra el cambio climático.
- Ninguna de las compañías aéreas afirma haber impartido a su equipo directivo formación relacionada con aspectos medioambientales. Es importante formar a quienes ejercen puestos directivos en temas como el cambio climático, de modo que se pueda garantizar que conocen y comprenden la crisis del clima y la biodiversidad antes de llevar a cabo actividades de presión política sobre la legislación medioambiental.

Conclusiones y demandas

El informe detalla el fracaso del sector aéreo europeo tanto en materia de protección del clima, como en responsabilidad social y patronal, grupos de presión, y sus responsabilidades en materia de dividendos e incentivos.

El hecho de que las compañías aéreas sigan llevando a cabo prácticas contaminantes, y en lugar de establecer estrategias para combatir sus impactos climáticos se fíen de falsas soluciones (como la compensación de carbono y los combustibles de aviación sostenibles) pone de manifiesto cuán nefasta es la carencia de legislación y regulación estrictas de la UE para poder mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero del sector.

La aviación es el [medio de transporte más dañino](#) por [pasajero-kilómetro](#) y en las últimas décadas el origen de emisiones de GEI relacionadas con el transporte que más rápido crece [de toda la Unión Europea](#). Para que el sector se ajuste al Acuerdo Climático de París, en primer lugar habrá que reducir los vuelos y sustituirlos por trayectos en ferrocarril. Greenpeace ha calculado que las compañías aéreas tendrán que [reducir los vuelos en al menos un 2 % anual](#) para contribuir a mantener el calentamiento global por debajo de 1,5°C. La UE y los gobiernos europeos deben meter el turbo a la reducción de los vuelos, empezando por una **eliminar poco a poco los vuelos cortos y de negocios, incluidos los vuelos con conexión**. Deben comenzar con las conexiones para las que ya haya una ruta equivalente en tren o ferry que sea razonable.

Greenpeace hace un llamamiento a los responsables políticos para que se aseguren de que las aerolíneas cumplan con objetivos anuales de reducción absoluta y vinculante de las emisiones de gases de efecto invernadero, **que desarrollen planes realistas y vinculantes para lograr la plena descarbonización** que no dependan de soluciones falsas como las compensaciones de carbono, los agrocombustibles o la agroenergía (con la excepción de los combustibles basados en residuos). Los combustibles derivados de residuos tendrán solo una pequeña función nicho y no deben competir con los principios de reducción de residuos y la economía circular.

Las dos **estrategias clave para descarbonizar la aviación deben ser reducir su uso**, transicionar a medios de transporte limpios y **desarrollar combustibles que se basen en energías 100 % renovables**. Otras estrategias (como aviones más eficientes, mejores índices de ocupación, mejor logística y demás) complementan estos dos elementos clave, pero no pueden ni deben sustituirlos.

Para descarbonizar el sector de la aviación, es necesario adoptar medidas contundentes que reduzcan tanto la oferta como la demanda. Para ello: debe regularse el tráfico aéreo de forma efectiva que incluya la igualdad de condiciones en materia de impuestos; **debe hacerse un cambio modal hacia medios de transporte menos intensivos en carbono** como el ferrocarril y los autobuses y establecer medidas que sustituyan la necesidad de movilidad. Entre estas medidas se podría incluir aumentar la promoción del turismo local y para las empresas, de las tecnologías que ofrecen alternativas a las reuniones presenciales. Podrían estudiarse otras medidas, como suprimir los programas de fidelización de las compañías aéreas o prohibir la publicidad de viajes en avión. La Comisión Europea debe desarrollar un plan de acción que incluya iniciativas que regulen tanto el tráfico aéreo como la demanda de viajes en avión, que promuevan el anteriormente mencionado cambio modal y reduzcan ciertas necesidades de movilidad. Al mismo tiempo, la UE y los gobiernos europeos deben garantizar una transición justa en el sector de la aviación y poner fin a la creciente inestabilidad de las condiciones de trabajo.

Los líderes europeos también deben **impedir que las compañías aéreas se den al lavado verde, difundiendo y promoviendo soluciones falsas**. Para ello deben prohibir los anuncios de combustibles fósiles de las compañías aéreas. Con el telón de fondo del lavado verde y la promoción de falsas

soluciones por parte del sector de la aviación y otros, [Greenpeace, junto con más de 30 organizaciones, hace campaña para que en la Unión Europea deje de ser legal hacer publicidad o patrocinios relacionados con los combustibles fósiles](#), a imagen de la ya clásica directiva que prohíbe la aparición de publicidad y patrocinios de tabaco. Si la campaña recoge un millón de firmas verificadas en un año, la Comisión Europea está obligada a responder a la propuesta.

Véase el [informe completo](#) de Observatorio RSC para consultar todas peticiones a aerolíneas y responsables políticos.

Para más información

Greenpeace

Herwig Schuster, responsable de la campaña de transporte de Greenpeace EU «Mobility for All»:
herwig.schuster@greenpeace.org, +43 664 431 92 14

Marianne Lämmel, responsable de comunicación de la campaña de transporte de Greenpeace EU «Mobility for All»:
marianne.laemmel@greenpeace.org, +43 664 881 72 245

Observatorio RSC

Eduardo Sánchez Jacob, autor del informe:
eduardo.sanchez.jacob@gmail.com, +34 630 365 727

Eduardo Soria Cáceres, autor del informe:
esoria@observatoriorsc.org, +34 665 60 63 05