



**Cuestión 6 del  
Orden del Día:           Cualquier otro asunto**

## **LA ACTUAL CRISIS DE LA INDUSTRIA – EL COMBUSTIBLE**

(Presentada por IATA)

### **RESUMEN**

La IATA ha modificado su pronóstico financiero de la industria para 2008, reduciéndolo significativamente para reflejar una pérdida de US \$2.3 mil millones. El pronóstico se basa en un precio consensuado de US \$106.5 por barril de petróleo crudo (Brent).

Por cada aumento de un dólar en el precio del combustible, los costos de las líneas aéreas se incrementan en US \$1.6 mil millones. Se anticipa que el costo total del combustible para la industria en 2008 será de US \$176 mil millones (basado en un precio de US \$106.5 por barril de petróleo), lo cual representa 34% de los costos operativos. Esto significa US \$40 mil millones más que el costo en el 2007, que fue de US \$136 mil millones (29% de los costos operativos). En el año 2002, el costo fue de US \$40 mil millones, equivalente a 13% de los costos.

La situación ha cambiado dramáticamente en las últimas semanas. El alza vertiginosa del precio del petróleo a US \$130 por barril ha llevado a la industria a terrenos inexplorados. Si a esto le añadimos una economía mundial debilitada, tenemos una tormenta perfecta. En los últimos seis años, las líneas aéreas han mejorado la eficiencia del combustible en un 19% y han reducido los costos unitarios no relacionados con el combustible en un 18%. No queda margen alguno. Para poder sobrevivir a esta crisis, pronto será necesario hacer cambios más extensos. El transporte aéreo es un agente catalizador de US \$3.5 billones en negocios y de 32 millones de empleos. Esta es una crisis extraordinaria que podría dar nueva forma a la industria y afectar a toda la economía mundial. Los gobiernos, los socios de la industria y los trabajadores deben generar un cambio.

## **1.           Introducción**

1.1           Los líderes de las líneas aéreas de todo el mundo se reunieron en Estambul, durante la Reunión General Anual de la IATA, realizada del 2 al 3 de junio del 2008, y analizaron la crisis generada por los precios de petróleo --los cuales han llegado a su nivel más alto en toda la historia--, y por la

desaceleración de la economía mundial. En los últimos seis años, las líneas aéreas han reducido en un 19% sus costos unitarios no relacionados con el combustible y ha habido un notable aumento de la productividad laboral. Pero estos grandes logros se han visto totalmente opacados por la carga adicional de US \$99 mil millones correspondiente al costo del combustible de los aviones de reacción que las líneas aéreas miembros de la IATA anticipan para los próximos 12 meses si el petróleo se mantiene a \$130 el barril.

1.2 En los últimos cinco meses, veinticuatro líneas aéreas han dejado de operar o han recurrido a la ley de quiebra. Muchas más no sobrevivirán, a menos que la industria pueda trabajar en forma conjunta para reducir la carga general de los costos. Las líneas aéreas están optando por un cambio de rumbo drástico al suspender vuelos, imponiendo nuevas tarifas a los viajeros por concepto de equipaje, elevando el recargo a los pasajes por concepto de combustible, recurriendo a aviones más pequeños, dejando en tierra los más antiguos e ineficientes y elevando las tarifas aéreas. *American Airlines*, la transportista más grande del mundo, tiene proyectado reducir la capacidad a nivel nacional en un 12 por ciento durante el último trimestre de este año y despedir tal vez a miles de empleados. *United Airlines* reducirá su capacidad nacional en un 15 por ciento durante el cuarto trimestre, recortará 1,500 empleos y eliminará su unidad de tarifas bajas Ted.

## 2. Discusión

2.1 Todas las partes involucradas en la aviación enfrentan ahora una “tormenta perfecta” generada por el alza vertiginosa de los precios del petróleo a US \$130 por barril y por el debilitamiento de la economía mundial. Cada aumento de \$1 en el precio del petróleo representa un aumento de US \$1.6 mil millones en el costo de combustible para las líneas aéreas a nivel mundial. La IATA pronostica que la industria de las líneas aéreas tendrá pérdidas por US \$2.3 mil millones este año debido a los altos precios del petróleo. Pero estas pérdidas llegarían a US \$6.1 mil millones si el precio del petróleo permanece a \$135 por barril durante el resto de 2008.

2.2 Estos momentos extraordinarios exigen medidas extraordinarias. Las líneas aéreas seguirán tratando de reducir los costos aún más y aumentar la eficiencia de los costos en áreas que pueden controlar, pero no hay mucha cabida para mayores ahorros. Las líneas aéreas son un motor para la economía global. Se calcula que la aviación aporta US \$3,560 mil millones a la economía mundial, que equivale a un 7.5% del producto nacional bruto a nivel mundial, generando un total de 32 millones de empleos (ATAG 2008). Por esta razón, los fracasos que ocurran en la industria de las líneas aéreas enviarán ondas de choque económico por todo el mundo. Si bien las líneas aéreas se encuentran actualmente al frente de esta tormenta perfecta, el impacto del estancamiento o, inclusive, la reducción del tránsito aéreo será sentido muy rápidamente por los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea y los gobiernos. Hoy en día, se requiere un esfuerzo concertado de todas las partes.

2.3 Teniendo esto en mente, los líderes de las líneas aéreas del mundo han publicado la Declaración de Estambul (**Apéndice A**). Esta Declaración trata de llamar urgentemente la atención de nuestros socios en la industria hacia seis áreas específicas, incluyendo el incremento en los costos y la eficiencia operacional. Creemos firmemente que, juntos, podemos identificar y tomar medidas durante el año 2008 para aumentar significativamente el ahorro de combustible. En consecuencia, la industria ha solicitado a todas las partes involucradas que traten de identificar cualquier mejora en términos de eficiencia operativa que permita reducir el uso de combustible y las emisiones de carbono.

2.4 A continuación, se presentan tres ejemplos de medidas relativamente sencillas que podrían generar un considerable ahorro de combustible y CO<sub>2</sub>:

1. El ahorro de 1 minuto de tiempo de vuelo tiene un valor significativo. Por ejemplo, si pudiéramos ahorrar 1 minuto en cada vuelo únicamente en Estados Unidos, el ahorro equivaldría aproximadamente a 2 mil millones de kilogramos de combustible y 6.3 mil millones de kilogramos de CO<sub>2</sub> al año. Esto se podría lograr haciendo que las aeronaves entren más rápidamente en curso luego de la salida, o autorizando a las aeronaves a realizar vuelos directos cuando fuera posible, o encontrando maneras de utilizar el espacio aéreo de instrucción militar cuando no esté siendo utilizado.
2. Se debería desarrollar y aplicar a la brevedad posible iniciativas como la de los ascensos/descensos de 5 minutos utilizando el GNSS, la separación longitudinal reducida basada en el tiempo (RlongSM-T5) o en la distancia que mejore la capacidad de los explotadores de obtener los niveles de vuelos más eficientes en términos de consumo de combustible.
3. Las llegadas con descenso continuo (CDA) o el dejar a criterio del piloto los descensos desde el nivel de crucero para la llegada generan grandes ahorros. Las CDA generan un 10% de ahorro en combustible y reducen el ruido en un 40%. No obstante, no tiene que ser un programa formal de CDA, sino simplemente un cambio cultural que limite la nivelación a baja altitud, en la cual requiere que la aeronave aumente *flaps* (resistencia al avance) y acelere los motores. Siendo realistas, se puede ahorrar entre 170 y 230 kg de combustible por llegada, dependiendo del tipo de aeronave.

Estas simples medidas, que implican un cambio de técnica y no una inversión en infraestructura, pueden generar un enorme ahorro en combustible y CO<sub>2</sub>.

### 3. Acción Sugerida

3.1 Tomando en cuenta la naturaleza crítica de la crisis del combustible, se solicita a los Estados que, con carácter de urgencia, identifiquen áreas en su respectivo espacio aéreo y operaciones ATS en las que se pueda obtener eficiencias de combustible. Sin importar cuán pequeños sean, si se aplican con prontitud, estos cambios pueden tener un gran efecto sobre el consumo de combustible de las líneas aéreas. Específicamente, se pide a los Estados que:

- a. **Identifiquen** – con la IATA y las líneas aéreas locales – las acciones que podrían resultar en una mayor eficiencia de combustible;
- b. **Establezcan y promulguen** un programa para implantar medidas que aumenten la eficiencia de combustible; y
- c. **Designen** a un Defensor del Combustible, quien serviría de enlace con la IATA, las líneas aéreas y otros ANSP, para garantizar que todas las posibles estrategias de conservación de combustible sean evaluadas e implementadas en caso que resulten seguras y efectivas en términos de costo.

## **APÉNDICE A**

### **DECLARACIÓN DE ESTAMBUL**

Esta declaración solicitó la adopción de seis acciones específicas:

- Los gobiernos deben eliminar las reglas arcaicas que impiden a las líneas aéreas una reestructuración transfronteriza.
- En vista de las actuales tarifas y derechos, los gobiernos deben abstenerse de aplicar impuestos punitivos múltiples, u otras medidas que sólo profundizarían la crisis.
- Los proveedores de servicios de los Estados deben invertir urgentemente en la modernización de la infraestructura de transporte aéreo, eliminando el consumo superfluo de combustible y las emisiones.
- Los socios comerciales, especialmente los proveedores de servicios que ostentan un monopolio, deben volverse tan eficientes como lo son actualmente las líneas aéreas. En caso contrario, los reguladores deberán frenar su apetito mediante una reglamentación más estricta.
- Los sindicatos deben abstenerse de hacer reclamos irresponsables y deben unirse a los esfuerzos por asegurar los puestos de trabajo en la aviación y, de hecho, en otras industrias.
- En aras de la economía mundial y el público que utiliza el transporte aéreo, instamos a las autoridades a proteger la integridad de los mercados de manera que el costo de la energía sea un reflejo de su verdadero valor.

- FIN -