

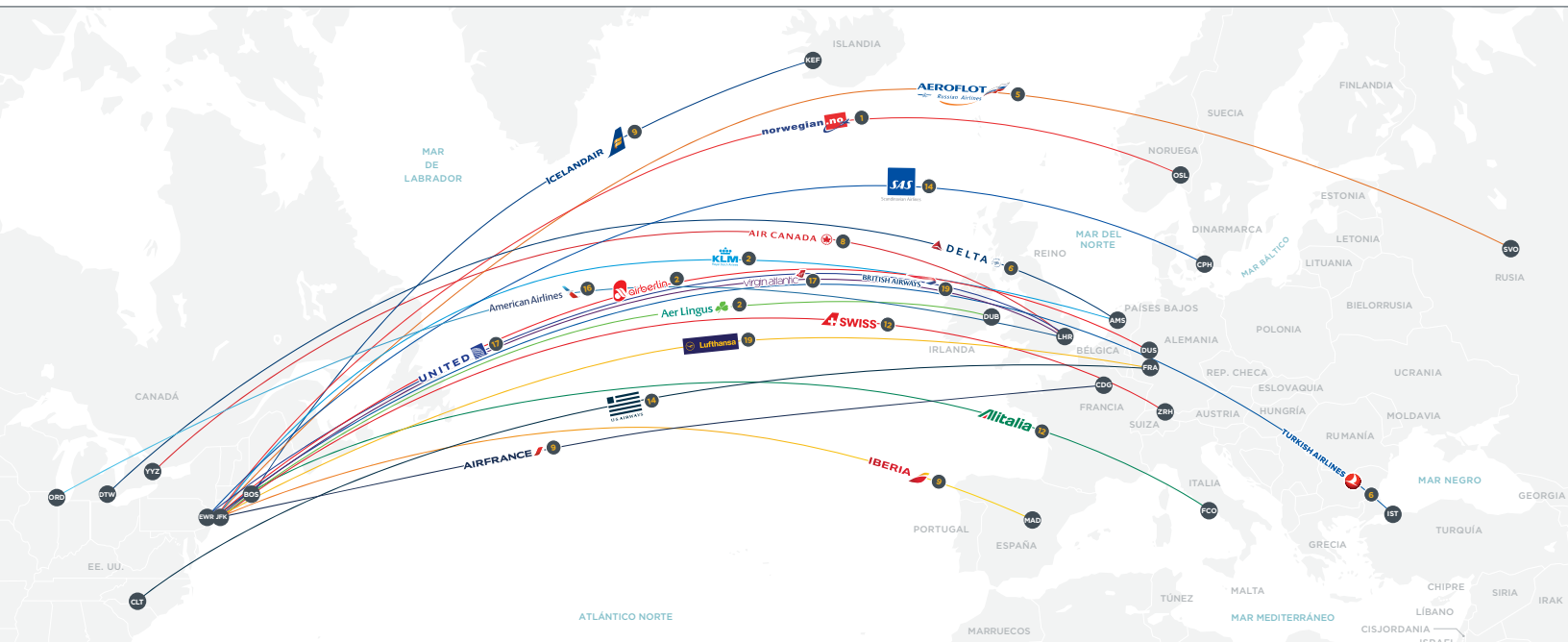


NOVIEMBRE 2015

communications@theicct.org WWW.THEICCT.ORG

CLASIFICACIÓN DE COMPAÑÍAS AÉREAS SEGÚN SU EFICIENCIA EN EL USO DE COMBUSTIBLE EN RUTAS TRASATLÁNTICAS, 2014

Un nuevo informe del International Council on Clean Transportation compara la eficiencia en el uso de combustible (y emisiones de CO₂) de las 20 principales compañías aéreas en rutas trasatlánticas en 2014.

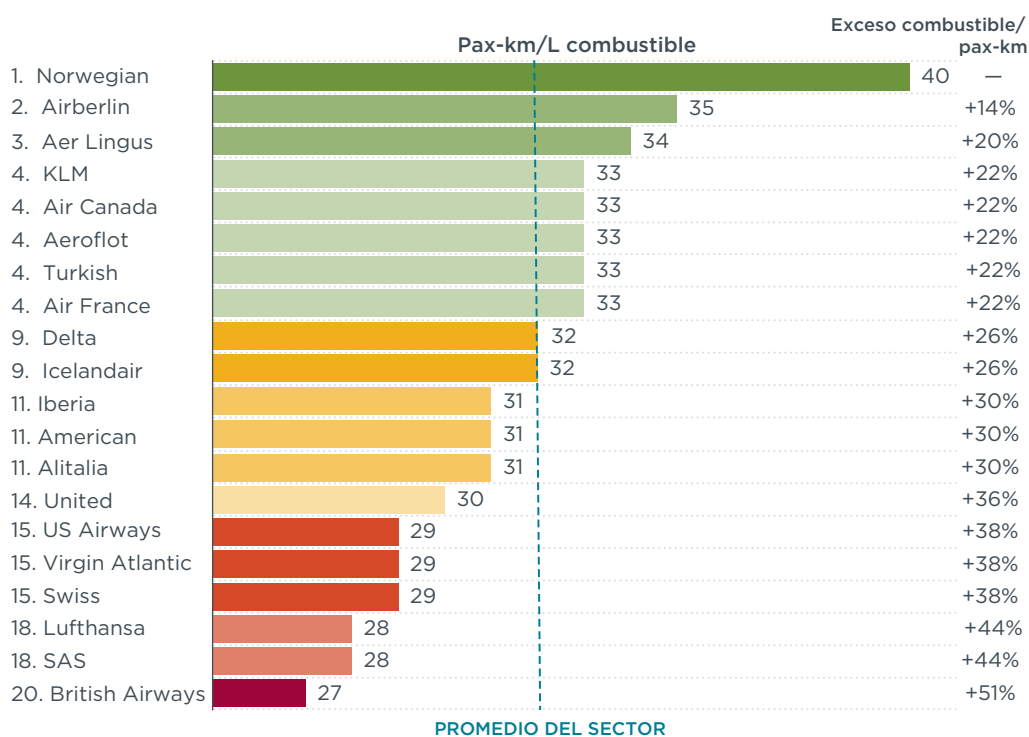


Puesto	Compañía aérea	Aeropuertos	pax-km/L	kg CO ₂ por trayecto ida y vuelta	Puesto	Compañía aérea	Aeropuertos	pax-km/L	kg CO ₂ por trayecto ida y vuelta
1	norwegian.no	JFK & OSL	42	720	9	AIRFRANCE	CDG & JFK	32	930
2	airberlin	DUS & JFK	36	840	12	Alitalia	FCO & JFK	31	1100
2	KLM	AMS & JFK	36	830	12	swiss	JFK & ZRH	31	1000
2	Aer Lingus	DUB & JFK	36	720	14	BRITISH AIRWAYS	CLT & FRA	30	1200
5	AEROFLOT	JFK & SVO	35	1100	14	SAS	CPH & EWR	30	1000
6	TURKISH AIRLINES	IST & JFK	34	1200	16	American Airlines	LHR & ORD	29	1100
6	DELTA	AMS & DTW	34	1000	17	virgin atlantic	JFK & LHR	28	1000
8	AIR CANADA	LHR & YYZ	33	870	17	UNITED	LHR & EWR	28	1000
9	ICELANDAIR	BOS & KEF	32	620	19	Lufthansa	FRA & JFK	27	1200
9	IBERIA	JFK & MAD	32	920	19	BRITISH AIRWAYS	LHR & JFK	27	1100

Eficiencia en el uso de combustible y emisiones de CO₂ para las rutas trasatlánticas más frecuentes (ida y vuelta, sin escalas) de las 20 mayores compañías aéreas en rutas trasatlánticas en 2014.

DESTACADOS

- » La diferencia relativa entre la cabeza y la cola de la clasificación de eficiencia en rutas trasatlánticas en 2014 fue del 51%. Esta diferencia es aproximadamente el doble de la existente en la clasificación para rutas domésticas en EE.UU. (25% en 2014).
- » Las tres compañías aéreas menos eficientes (Lufthansa, SAS y British Airways) sumaron un quinto de los asientos-kilómetro disponibles, y usaron entre un 44 y un 51% más de combustible por pasajero-kilómetro que la más eficiente (Norwegian Air Shuttle).
- » Un ruta trasatlántica de ida y vuelta (sin escalas) supone, de media, aproximadamente una tonelada de emisiones de CO₂ por pasajero. Esto es equivalente a las emisiones de un Toyota Prius en un trayecto de 35 km para ir al trabajo durante un año.
- » La configuración de los asientos y la eficiencia del tipo de avión que cubre la ruta son los dos factores con mayor influencia en los resultados: en conjunto explican un 80% de la variación observada en la eficiencia de las compañías aéreas estudiadas.
- » El factor de ocupación (es decir, el porcentaje de asientos ocupados) y el transporte de carga tienen una incidencia menor sobre la eficiencia.
- » Las compañías aéreas que han invertido en aviones nuevos dotados de tecnologías avanzadas (p.ej., Norwegian Air Shuttle) son notablemente más eficientes en el uso de combustible que otras compañías con aparatos más viejos. Esto pone de relieve el papel crucial de la tecnología (y por tanto, de las normas basadas en el desempeño) en la reducción del consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los aviones.
- » El impacto de los asientos *premium* es significativo: los asientos de primera clase y clase ejecutiva son sólo un 14% de los asientos-kilómetro, pero supusieron aproximadamente un tercio de las emisiones totales de CO₂. En compañías como British Airways y Swiss, los asientos *premium* fueron responsables de casi la mitad de las emisiones.



Eficiencia media total de las 20 principales compañías que operan rutas trasatlánticas (2014)

INFORMACIÓN ADICIONAL

- » En conjunto, los aviones emitieron 700 millones de toneladas métricas de CO₂ en 2013. Si la aviación global fuese un país, ocuparía el puesto vigésimo primero por PIB y el séptimo por emisiones de CO₂, justo por detrás de Alemania y por delante de Corea del Sur.
- » A menos que se tomen medidas al respecto, las emisiones de CO₂ del transporte aéreo podrían triplicarse de aquí al año 2050—un periodo en el que muchos países desarrollados esperan reducir sus emisiones hasta en un 80%.
- » La Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO por sus siglas en inglés) se ha comprometido a desarrollar un marco global—una norma de emisiones de CO₂ (y eficiencia) y un marco de medidas basadas en el libre mercado—para controlar las emisiones de CO₂ del transporte aéreo a partir del 2016. Pero el proceso se ha visto obstaculizado por la falta de acuerdo sobre cómo realizar un ajuste equitativo de los objetivos de reducción de emisiones por país o por compañía aérea.
- » En 2012, la Unión Europea retiró la exigencia de participar en el régimen europeo de comercio de derechos de emisión a las compañías aéreas extranjeras que operasen vuelos a o desde aeropuertos de la Unión. Esta exigencia podría volver a implantarse si el marco de medidas basadas en el libre mercado propuesto por ICAO no resultase lo suficientemente efectivo.
- » En 2015, la agencia de protección del medio ambiente estadounidense (U.S. EPA) publicó un borrador de “*endangerment finding*” [declaración de situación peligrosa], lo cual constituye el primer paso formal hacia la legislación de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación bajo la *Clean Air Act*. Este proceso culminaría en una ley estadounidense para limitar las emisiones de CO₂ de los aviones, ya sea como adaptación de la norma de ICAO o como una norma más exigente y específica para los EE.UU.
- » Los delegados de la 21ª sesión de la Conferencia de las Partes sobre el cambio climático (COP21) se reunirán a principios de diciembre en el aeropuerto parisino de Le Bourget. Entre otros asuntos, tratarán la incorporación de los gases de efecto invernadero emitidos por la aviación internacional al marco global para la lucha contra el cambio climático.

INFORMACIÓN SOBRE LA PUBLICACIÓN

Transatlantic Airline Fuel Efficiency Ranking, 2014
[disponible en lengua inglesa]

Autores: Irene Kwan y Daniel Rutherford, Ph.D.

CONTACTO

Dan Rutherford, 650.336.3536, dan@theicct.org
Irene Kwan, 415.202.5755, irene@theicct.org

DESCARGA www.theicct.org/transatlantic-airline-efficiency-2014



The International Council on Clean Transportation es una organización independiente sin ánimo de lucro cuyo fin es proporcionar análisis técnicos objetivos y de primer nivel a reguladores medioambientales.

2015 © INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION