



NOTICIAS

No: 17

Cae el Factor de Ocupación a Medida que la demanda de Pasajeros Baja -La Carga se Estabiliza-

28 de abril de 2009 (Ginebra) - La International Air Transport Association (IATA) ha dado a conocer hoy los datos de marzo para el tráfico regular internacional. La demanda de pasajeros cayó un 11,1% por debajo de los niveles de marzo de 2008. Las líneas aéreas han recortado la capacidad internacional de pasajeros en un 4,4% lo que ha llevado a un factor de ocupación del 72,1%. Esto se sitúa 5,4 puntos porcentuales por debajo de la ocupación de marzo de 2008. La demanda de carga fue relativamente estable, en un 21,4% por debajo de marzo de 2008.

“La crisis económica global continúa reduciendo la demanda de tráfico aéreo internacional”, dijo Giovanni Bisignani, Director General y CEO de IATA. La asociación estima que los ingresos por tráfico internacional en marzo sufrirán un fuerte impacto con una caída de hasta el 20%. “Las líneas aéreas no pueden ajustar la capacidad a la demanda. Los factores de ocupación se han hundido rápidamente desde el año pasado. Todo esto está afectando duramente a los ingresos”, dijo Bisignani.

“El único rayo de esperanza es que la demanda de carga se ha estabilizado este mes, aunque al bajísimo nivel de -21,4%”, dijo Bisignani. Por cuarto mes consecutivo la demanda internacional de carga está moviéndose en la región del -21 al -24%, como resultado de la fuerte reducción del comercio mundial. “No es el final de la recesión, pero podríamos haber tocado fondo”, dijo Bisignani.

Pasajeros

- El cambio de la Semana Santa de marzo en 2008 a abril en 2009, distorsiona negativamente la demanda de pasajeros en marzo de 2009 en alrededor de un 2%, lo que nos da una caída subyacente en marzo del 9%. Esto muestra que continúa la bajada respecto a febrero de un 1% (después de ajustar las cifras de febrero por el impacto del año bisiesto).
- Entre las principales regiones, las compañías en **Asia-Pacífico** siguieron liderando la contracción con una caída de 14,5% en la demanda de pasajeros, superando el ajuste a la baja de la capacidad de un 9,3%. La región está particularmente afectada por la caída del tráfico de largo radio, que se contrae de forma más rápida que el de corto radio.
- **Las compañías norteamericanas** experimentaron una caída del 13,4% de la demanda internacional de pasajeros debido a que los viajes se vieron afectados por el desempleo en Estados Unidos, que alcanzó el 8,5% en marzo y la confianza del consumidor que permanece débil.

- **Las compañías europeas** vieron caer su demanda internacional en un 11,6% debido a que la confianza se ha visto afectada por el desempleo en mercados importantes como Alemania y España que alcanzaron el 8,6% y el 17,4% respectivamente.
- **Las compañías africanas** mostraron el peor rendimiento en marzo con un caída del 15,6% de la demanda. Sin embargo lo hicieron mejor ajustando la capacidad, con un agresivo recorte del 15,1%. Aunque los viajes internacionales dentro de África crecieron durante febrero, las compañías africanas continuaron perdiendo cuota de mercado.
- **Las compañías latinoamericanas** incrementaron su capacidad un 2,2% mientras que la demanda cayó un 5,9%. Los viajes hacia y desde América Central y desde América Latina a Norteamérica se comportaron de forma particularmente débil.
- **Las compañías de Oriente Medio** fueron las únicas en experimentar crecimiento en marzo (4,7%). Esto supone una mejora sobre el crecimiento del 0,4% en febrero, y representó una expansión de su cuota de mercado. Sin embargo estuvo muy lejos del incremento de capacidad que fue el 13,1%.

Carga

- La demanda de carga aérea se ha movido entre el -21% y el 24% desde su hundimiento del -7,9% al -23,2% entre octubre del año pasado y enero de 2009.
- La profundidad del hundimiento del mercado de carga aérea se debe, al menos en parte, a que los fabricantes tratan de corregir los grandes excesos de inventario que se produjeron a finales de 2008. La estabilización del inventario con el nivel de ventas ha estabilizado la demanda de carga aérea. Sin embargo, la recuperación depende de compras que puedan reducir el exceso de inventario. Los niveles de inventario siguen siendo altos y la demanda final, débil.

El aumento de la preocupación sobre la peste porcina puede tener un impacto significativo sobre el tráfico. “La seguridad es siempre nuestra mayor prioridad. IATA está trabajando en estrecha colaboración con la Organización Mundial de la Salud para asegurar una respuesta eficiente de la industria del transporte aéreo al reto que representa el peste porcina”, dijo Bisignani. “Todavía es demasiado pronto para juzgar el impacto que puede tener la peste porcina. Pero es seguro que cualquier cosa que afecte a la confianza de los pasajeros tendrá un impacto negativo en el negocio. Y el momento no puede ser peor, teniendo en cuenta todos los demás problemas económicos a los que se enfrentan las líneas aéreas”.

Además de la peste porcina, Bisignani comentó que las líneas aéreas se enfrentan a muchos retos. “Al igual que el resto de la economía, la recuperación en el sector del transporte aéreo descansa en un aumento de la confianza del consumidor y del gasto de consumo. La emisión de deuda será un obstáculo importante. Los hogares norteamericanos, por ejemplo, están apalancados en el 130% de sus ingresos anuales. Incluso reduciendo esto un 5%, se eliminan 500.000 millones de dólares de gasto de consumo. El reto para los gobiernos es convertir los fondos de estímulo en gasto que propulse al comercio”, dijo Bisignani.

Sobre el deterioro de la situación financiera de muchas líneas aéreas, Bisignani urgió a los gobiernos a seguir adelante en el camino de la liberalización – particularmente en el caso de las arcaicas restricciones sobre la propiedad que previenen el acceso al capital transfronterizo y la consolidación. “El transporte aéreo es un catalizador económico y puede jugar un importante papel en la recuperación, pero solo si somos financieramente sólidos. El acceso a los capitales globales y la libertad para consolidarnos tendrán que desarrollarse mucho para apuntalar esta industria – sin subvenciones gubernamentales”, dijo Bisignani.

“Desafortunadamente, en vez de utilizar las líneas aéreas para promover crecimiento, muchos gobiernos nos ven como generadores de liquidez. Resulta muy desalentador que el Ministro británico continúe con sus planes de incrementar el impuesto sobre los pasajeros aéreos británicos (Air Passenger Duty), en medio de esta crisis económica. Cuando el gobierno debe

hacer todo lo posible para estimular la economía, no tiene sentido golpear la demanda de tráfico aéreo con más impuestos. Sin ir más lejos, en Holanda los 312 millones de euros de ingresos extra por una nueva tasa de salida, costaron a la economía hasta 1,200 millones de euros de pérdidas de ingresos. Los holandeses han tenido el buen sentido de abolir la tasa. Esperemos que otros los imiten”, dijo Bisignani.

– IATA –

Contacto:

Anthony Concil
Director Corporate Communications
Tel: +41 22 770 2967
Email: corpcomms@iata.org

En España
Jaime Pérez-Guerra
Tel: +34 629 962 571
Email: jpguerra@aeropr.info

Notas para los editores:

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 230 líneas aéreas, que suponen el 93% de tráfico aéreo regular internacional.
- Explicación de los términos de medida:
 - RPK: (Revenue Passenger Kilometres) mide el tráfico real de pasajeros. PKT (Pasajeros por Kilómetro Transportados) en español.
 - ASK: (Available Seat Kilometres) mide la capacidad de pasajeros disponible. AKO (Asientos por Kilómetro Ofertados) en español.
 - PLF: Passenger Load Factor es el porcentaje de AKO usados (ocupación). En comparación entre 2009 con 2008, el PLF indica diferencias puntuales entre los periodos comparados.
 - FTK: Freight Tonne Kilometres mide el tráfico real de carga,
 - ATK: Available Tonne Kilometres mide la capacidad total disponible (pasajeros y carga combinados).
- Las estadísticas de IATA cubren el tráfico aéreo regular internacional; no se incluye el tráfico doméstico.
- Todas las cifras son provisionales y representan los totales recibidos en el momento de su publicación, más los estimados de los datos que faltan.
- Los porcentajes del mercado de tráfico internacional de pasajeros por región en términos de RPK son: Europa 32,9%, Asia-Pacífico 31,8%, América del Norte 17,5%, Oriente Medio 11,0%, América Latina 5,0%, África 1,8%.
- Los porcentajes de mercado en el tráfico de carga por región en términos de TKT son: Asia-Pacífico 43,6%, Europa 27,2%, América del Norte 16,0%, Oriente Medio 10,2%, América Latina 2,2%, África 0,9%.