



# COMUNICADO

No: 65

## El sector aéreo de carga continúa su frágil recuperación

**4 de diciembre, 2013 (Ginebra)** – Los datos publicados hoy por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) sobre el transporte aéreo de carga muestran una pequeña mejora en octubre. En comparación con octubre de 2012, las toneladas-kilómetros de carga transportadas (FTK) se incrementaron un 4,0%. Todas las regiones registraron crecimiento, excepto África.

La expansión gradual continúa la tendencia iniciada en el tercer trimestre con la respuesta positiva de los mercados de carga aérea a la mejora de la confianza económica y la demanda del consumidor. Sin embargo, los resultados varían considerablemente entre las diferentes regiones. Las aerolíneas de Oriente Medio registraron el mayor crecimiento (12,3%). Las aerolíneas europeas y norteamericanas registraron un incremento del 4,4% y 3,7% respectivamente, por debajo de la tendencia de crecimiento a largo plazo del 5% - 6%. Las aerolíneas de Asia-Pacífico crecieron tan sólo el 2,0%, aunque significativo frente al descenso registrado durante la mayor parte de 2013. El repunte del crecimiento chino y los volúmenes comerciales en la región indican que Asia-Pacífico –con diferencia, la región con mayor cuota de mercado en el sector de carga–, está potencialmente preparada para un crecimiento continuado.

"Desde mediados de año, estamos viendo un crecimiento moderado, aunque sostenido, en el sector gracias a una fuerte confianza empresarial y la mejora de los flujos comerciales. El sector de carga aérea sigue siendo un duro negocio. El ajuste de la capacidad a la demanda es difícil en un entorno donde el tráfico aéreo de pasajeros crece de manera más robusta. Hay evidencias de que la caída de los factores de ocupación se ha estabilizado, pero los rendimientos siguen bajo presión", declaró Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

En octubre, el factor de ocupación promedio se situó en el 46,4%, lo que supone una mejora respecto al 44,8% acumulado en lo que va de año. Sin embargo, está todavía varios puntos porcentuales por debajo de 2010, cuando alcanzó el 50%.

### Diferencias regionales

Todas las regiones, excepto África, crecieron en octubre de 2013 respecto al mismo periodo del año anterior. El mayor crecimiento lo registró Oriente Medio, pero Europa mostró también una importante mejoría. Juntas, Europa y Oriente Medio han registrado las tres cuartas partes del crecimiento en el sector de carga aérea en los últimos seis meses.

El tráfico de carga aérea de las aerolíneas de **Asia-Pacífico** creció un 2,0%, y la capacidad, un 4,1%. Los volúmenes de carga de Asia se beneficiaron del repunte del comercio en toda la región, impulsado por una economía china más fuerte, donde la actividad manufacturera

alcanzó un máximo en siete meses. Tanto las exportaciones como las importaciones registraron una fuerte subida en los mercados emergentes de Asia, revirtiendo el descenso registrado desde mediados de año. Es un buen augurio para el sector de carga aérea, que prevé crecimiento en los próximos meses.

Las FTK de las aerolíneas  **europeas**  crecieron un 4,4%, manteniendo la tendencia positiva de los últimos meses a medida que el continente sale de la recesión. Sin embargo, la recuperación sigue siendo frágil, con un crecimiento más lento en el tercer trimestre del 0,1%, frente al 0,3% del segundo trimestre. Las FTK europeas seguirán creciendo, aunque de forma modesta por el débil crecimiento previsto para lo que queda de año. La capacidad creció sólo un 3,6%.

Las aerolíneas  **norteamericanas**  registraron un fuerte incremento del 3,7%, recuperándose de su caída de septiembre, a pesar de los 17 días de cierre del gobierno federal. Aunque la actividad en el sector manufacturero de los EE.UU. ha crecido en los últimos tres meses, la expansión es mucho más lenta que a principios de año. Teniendo en cuenta que hasta la fecha se ha registrado una caída del 0,9%, las previsiones siguen siendo difíciles.

Las aerolíneas de  **Oriente Medio**  crecieron un 12,3% respecto al mismo periodo del año anterior. Tras la desaceleración interanual en septiembre por el Ramadán, el sector de carga aérea en Oriente Medio reanudó su fuerte tendencia positiva. La capacidad se adaptó muy bien a la demanda, con un incremento del 12,1%.

Las aerolíneas de  **Latinoamérica**  crecieron un 1,5% interanual, una caída respecto al 3,6% registrado en septiembre. Sin embargo, la tasa de crecimiento acumulado (3,6%) sigue siendo la segunda mayor de todas las regiones, a lo que ha contribuido el aumento del 10% del volumen de comercio regional. La competencia de las aerolíneas europeas y estadounidenses en rutas desde Latinoamérica afecta, sin embargo, a las aerolíneas de la región.

Las aerolíneas  **africanas**  fueron las únicas que registraron descenso en octubre en comparación con octubre de 2012 (-2,7%). El crecimiento del transporte aéreo de mercancías de las aerolíneas africanas experimenta un lento descenso desde hace varios meses. Aunque el volumen de comercio regional continúa aumentando, la competencia en las rutas comerciales importantes es fuerte, y la falta de infraestructuras y estabilidad política continúan obstaculizando el potencial de crecimiento. La débil demanda y el continuo crecimiento de la capacidad presionan los factores de ocupación, que han caído 3,5 puntos porcentuales respecto al mismo periodo del año anterior.

### **Negociaciones comerciales claves para desbloquear el crecimiento**

Los delegados de la Organización Mundial del Comercio se reúnen en Bali esta semana para tratar de reanudar las negociaciones de la Ronda de Doha para la liberalización del comercio mundial. Es crucial que los gobiernos avancen en la eliminación de barreras que obstaculizan el comercio global. Desde el inicio de la crisis financiera, se han aprobado unas 500 leyes proteccionistas en todo el mundo, pero hay una fuerte evidencia de que las medidas de liberalización ayudarían a incrementar el volumen de comercio.

"Los gobiernos que buscan «victorias rápidas» para facilitar los flujos de comercio deberían comprobar si ratificaron el Convenio de Montreal de 1999. Este Tratado establece el marco legal para el transporte de carga sin papeles, prescindiendo de hasta 30 hojas de papel y que conduce a mejoras en eficiencia, rapidez y seguridad. En la actualidad, 88 Estados no han ratificado el MC99. Algunos de estos Estados se encuentran entre los mercados de carga aérea de más rápido crecimiento, como África y Asia Sudoriental. En su reciente 38ª Asamblea, los miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional aprobaron una resolución instando a estos Estados que ratificaran el MC99. La industria de carga aérea apoya de forma

incondicional esta resolución, y la IATA y la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios (FIATA) estarán en Bali esta semana para reforzar ese mensaje", dijo Tyler.

## - IATA -

### **Más información:**

Corporate Communications  
Tel: +41 22 770 2967  
Email: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

### **Notas para los Editores:**

- La IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 240 líneas aéreas, que suponen el 84% de tráfico aéreo internacional.
- Síguenos en <http://twitter.com/iata2press>
- El documento conjunto de la ATA-FIATA instando a los gobiernos a ratificar el MC99 puede descargarse [aquí](#)
- Explicación de los términos de medida:
  - FTK (Freight Tonne Kilometres): Toneladas-kilómetros de carga transportadas, mide las toneladas totales de carga transportadas.
  - AFTK (Available Freight Tonne Kilometers): Toneladas de carga por kilómetro disponibles, mide la capacidad total de carga disponible.
  - FLF (Freight Load Factor): Factor de ocupación, es el porcentaje de AFTK utilizado.
- Todas las cifras son provisionales y representan los totales recibidos en el momento de su publicación más los estimados de los datos que faltan. Las cifras históricas pueden ser revisadas.
- Porcentajes del mercado total del tráfico de carga por región en términos de FKT: Asia-Pacífico 38,8%, Europa 23,9%, América del Norte 20,8%, Oriente Medio 12,0%, Latinoamérica 3,1%, África 1,4%.