



NOTICIAS

No: 48

Frágil pero mejorando **-El incremento de la APD en Reino Unido es la respuesta equivocada -**

29 de octubre de 2009 (Ginebra) – La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) informó de los resultados del tráfico regular internacional correspondientes al mes de septiembre. La demanda de los pasajeros no experimentó ningún cambio, aumentando el 0,3% en relación al mes de septiembre de 2008. La demanda del tráfico de carga fue un 5,4% por debajo del volumen de septiembre de 2008. Los factores de ocupación de pasajeros y carga han vuelto a los niveles anteriores a la crisis, de 77,1% y 50,8% respectivamente.

La aparente mejora año tras año de la demanda es desorientadora. Ello es debido en gran parte a las comparaciones con el mes de septiembre de 2008, que fue excepcionalmente débil, cuando el tráfico cayó en picado (-2,9% por pasajero y -7,7% en carga). Las estadísticas adaptadas al periodo estacional, muestran una caída del 0,3% en el volumen de pasajeros y de 1,4% en el de carga en el pasado mes de septiembre, en comparación con el mes anterior, agosto de 2009. Esto refleja la pausa en la recuperación económica en Estados Unidos y otros países, en los últimos meses.

“Es demasiado pronto para hablar de recuperación. Puede que lo peor haya pasado con relación a la caída de la demanda, pero los márgenes continúan siendo un desastre y los costes se elevan. La industria de las líneas aéreas se mantiene firme en un ambiente económico frágil y en números rojos”, remarcó Giovanni Bisignani, Director General y CEO de IATA.

Las aerolíneas continúan administrando la capacidad con cuidado. El volumen del tráfico de pasajeros estacional ha permanecido constante a lo largo del año, mientras que el volumen del tráfico de carga ha aumentado ligeramente en los dos últimos meses. Los factores de ocupación han aumentado a los niveles anteriores a la crisis, lo que debería ayudar a corregir la vertiginosa caída en los márgenes (-14% en clase económica, -18% en la clase Premium y -20% en cargo).

El aumento de los costes es preocupante. Mientras las aerolíneas tratan de adaptar la capacidad a la demanda, los aviones vuelan menos horas (-3% para determinados tipos de aviones). Esto eleva los costes no relacionados con el combustible. Al mismo tiempo, el precio del petróleo se ha elevado a 75 dólares el barril (Brent), considerablemente más alto que los 43 dólares por barril al comienzo del año.

Demanda de vuelos regulares

- La demanda de pasajeros es ahora un 5% mayor que el punto más bajo alcanzado en marzo de 2009, pero un 6% por debajo del punto más alto registrado a principios de 2008.
- **Las compañías de Asia-Pacífico** registraron la mejora más significativa, del -1,6% en agosto al 2,1% en septiembre. En contra de la tendencia mundial, el volumen del tráfico de pasajeros estacional creció casi un 1% desde agosto hasta septiembre. Tres son los factores que influyen en este crecimiento: el conjunto de medidas del gobierno para las principales economías está generando un aumento de la producción; el sistema bancario de la región es bastante fuerte; y los consumidores no están endeudados como en Europa y Estados Unidos.

- En contraste, **las compañías europeas** experimentaron un deterioro en la demanda del -2,8% en agosto al -4,2% en septiembre. Esto refleja parcialmente una pérdida de cuota de mercado en el tráfico de corta distancia por la red de compañías aéreas. Aún más significativo es la pérdida en la demanda del tráfico de larga distancia. Los destinos a Asia, esto parece estar influenciado por el “sesgo del operador doméstico”, que ha visto cómo las compañías de Asia-Pacífico han recogido el beneficio de economías más fuertes. El descenso de la demanda en los destinos a América del Norte, tiene que ver con la caída de la confianza del consumidor y de las empresas en la economía en los dos lados del Atlántico Norte.
- La demanda de **las compañías norteamericanas** ha permanecido sin cambios (-2,4% en septiembre comparado al -2,5% en agosto). Esta estabilización se debe a la caída en la confianza del consumidor y de las empresas.
- **Las compañías de Oriente Medio** experimentaron un incremento del 18,2% interanual en septiembre. El periodo de Ramadán, que comenzó en agosto de 2009, distorsionó esta situación, en comparación con el mes de septiembre del año pasado. El crecimiento está promovido, principalmente, por la ganancia en tráfico de larga distancia con conexión en aeropuertos principales de Oriente Medio.
- **Las compañías latinoamericanas** dieron un salto en la demanda del -2,3% en agosto al +3,4% en septiembre, debido al relativo fortalecimiento de las economías regionales.
- **Las compañías africanas** también vieron una mejora marginal del -4,9% en agosto al -4,2% en septiembre. Mientras las economías africanas son relativamente resistentes a la crisis, las compañías regionales continúan luchando para mantener su cuota de mercado.

Demanda del tráfico regular de carga

- El tráfico de carga está un 12% por encima del punto más bajo de diciembre de 2008, pero permanece un 17% por debajo del punto más alto de principios de 2008.
- **Las compañías de Oriente Medio** se mostraron las más fuertes, con una mejora del 3,6% interanual.
- **Las compañías latinoamericanas** también anunciaron un crecimiento del 1,8%, pero este dato representa una caída frente al crecimiento del 3,9% del mes anterior.
- **Las compañías de Asia-Pacífico, Europa y América del Norte** registraron mejoras respecto a agosto, pero mantuvieron la situación negativa con pérdidas del -3,1%, -13% y -5,0% respectivamente. La subida actuó en consonancia con la recuperación económica en cada región.
- Las operaciones de carga de las **compañías africanas** cayeron del -5,1% en agosto al -6,9% en septiembre.

La subida de la tasa aeroportuaria de pasajeros en el Reino Unido es la respuesta errónea a la crisis industrial. “La política de algunos gobiernos para mejorar la depresión industrial es desalentadora. El Reino Unido es el caso de un gobierno alejado de la realidad. La reducción de los costes es un tema de supervivencia para la crisis económica global. Por otro lado, la conferencia de Copenhague sobre cambio climático pone especial atención en medidas para reducir las emisiones de CO₂. ¿Qué está haciendo el gobierno británico? Desde el uno de noviembre va a aumentar su Tasa Aeroportuaria de Pasajeros (APD) para recaudar 2.500 millones de libras esterlinas, de las compañías aéreas en nombre del medio ambiente. Están muy equivocados. Las tasas no van a reducir las emisiones. Y encarecer los viajes no van a estimular la economía”, dijo Bisignani.

- La recaudación de 2.500 millones de libras esterlinas en APD es completamente desproporcionada respecto a los 572 millones que costaría eliminar completamente la huella de las emisiones de la aviación del Reino Unido. “Cobrar a los viajeros cuatro veces por sus emisiones no tiene ningún sentido. En vez de incrementar las tasa, el gobierno británico debería apoyar los ambiciosos objetivos de la industria para luchar contra el cambio climático: mejorando la eficiencia del consumo mediante una media del 1,5% anualmente hasta 2020; estabilización de las emisiones de CO₂ con un crecimiento neutro a partir de 2020; y reduciendo las emisiones hasta el 50% en 2050, en comparación a 2005”, remarcó Bisignani.

- IATA -

Contacto:

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

Notas para los editores:

- IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo) representa alrededor de 230 líneas aéreas, que suponen el 93% del tráfico aéreo regular internacional.
- **Método para Calculation method for cost of offsetting UK aviation emissions.** In 2007 (latest data) domestic aviation and fuel uplift in UK for international flights generated 37.1 million tonnes of CO₂. Today's price for an EU ETS phase 3 allowance (Dec 2013) is EUR16.94. At an exchange rate of 0.91 that's GBP 15.41 per tonne of CO₂. The cost of offsetting all UK aviation CO₂ emissions would therefore be approximately GBP572 million.
- **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. FTK (Toneladas por Kilómetro de Carga).
 - ATK: (Available Tonne Kilometres) mide la capacidad total disponible (pasajeros y carga combinados). ATK (Toneladas por Kilómetro Disponibles).
 - AFTK: (Available Freight Tonne Kilometers) mide la capacidad total de carga disponible. AFTK (Toneladas por Kilómetro de Carga Disponibles).
 - FLF: (Freight Load Factor) es el % de AFTK utilizado. FLF (Factor de Ocupación de Carga)
- 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. Pueden ser revisadas las cifras históricas.
- Los porcentajes del mercado de tráfico internacional de pasajeros por región en términos de RPK son: Europa 34,5%, Asia-Pacífico 30,0%, América del Norte 18,0%, Oriente Medio 11,3%, América Latina 4,5%, África 1,7%.
- Los porcentajes de mercado en el tráfico de carga por región en términos de TKT son: Asia-Pacífico 43,9%, Europa 26,7%, América del Norte 16,4%, Oriente Medio 10,1%, América Latina 2,1%, África 0,9%.
- Fuente de datos utilizada: Ascend.