



COMUNICADO

No: 16

Los elevados precios del petróleo afectan la demanda

2 de mayo, 2012 (Ginebra) – La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) ha publicado los resultados del tráfico aéreo internacional de marzo, que muestran un crecimiento de la demanda de pasajeros del 7,6% y un aumento de la demanda del transporte aéreo de carga del 0,3%, en comparación con el mismo mes del ejercicio anterior.

Las cifras, en comparación con marzo del año anterior, se ven afectadas por los acontecimientos que golpearon la demanda de pasajeros en 2011 —como la primavera árabe, que perturbó el transporte aéreo en Oriente Medio y Norte de África a principios de febrero de 2011; y el terremoto y tsunami que sufrió Japón en marzo del mismo año y que afectó al transporte aéreo en la región Asia-Pacífico. La IATA calcula que el aumento interanual del transporte aéreo durante el pasado mes de marzo ha sido unos dos puntos porcentuales más elevado de lo que habría sido en ausencia de estos acontecimientos.

Por su parte, la demanda del transporte aéreo de carga se vio afectada por la celebración del Año Nuevo chino en enero y que causó una demanda más fuerte en febrero, a diferencia del año anterior cuya celebración se realizó en febrero, provocando un aumento de la demanda en marzo, y repercutiendo en una comparación interanual más débil. El crecimiento del transporte de carga en marzo 2012 fue del 2,2%, significativamente más fuerte respecto al mes anterior.

"Sin considerar los dos puntos porcentuales de crecimiento como resultado de los acontecimientos extraordinarios ocurridos en 2011, las aerolíneas todavía han logrado crecer un 5-6%. Teniendo en cuenta la nueva recesión en algunos estados europeos, la demanda de pasajeros se mantiene bien. Sin embargo, mientras los elevados precios del petróleo sigan afectando los rendimientos, esto no representa un gran alivio", declaró Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

Los precios del petróleo se han mantenido por encima de los 100 dólares/barril (Brent) durante los últimos 14 meses. En 2008, el precio del petróleo subió de 90 dólares/barril en enero hasta un máximo de 147 dólares/barril a finales de julio. En noviembre, el precio cayó solo menos de 50 dólares/barril. "Jamás hemos visto unos precios elevados del petróleo tan sostenidos en el tiempo. El precio del combustible para la aviación ha aumentado un 8% desde enero. Considerando que el combustible representa el 34% de los costes medios operacionales, este aumento es un gran perjuicio", dijo Tyler.

La capacidad total de pasajeros aumentó un 4,4% en comparación con marzo de 2011, dando como resultado un factor de ocupación del 78,3%, 2,4 puntos porcentuales por encima del mismo mes del período anterior. La capacidad de carga subió, un 1,7% interanual, por encima de la demanda, afectando negativamente al factor de ocupación.

Comparación interanual	Marzo 2012 vs. Marzo 2011						YTD 2012 vs. YTD 2011					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
Internacional	9,6%	5,0%	77,7%	0,1%	1,7%	53,6%	8,2%	5,5%	76,4%	-0,9%	2,6%	49,9%
Doméstico	4,5%	3,3%	79,3%	1,3%	1,7%	29,0%	6,0%	4,9%	77,5%	0,5%	2,1%	27,2%
Total Market	7,6%	4,4%	78,3%	0,3%	1,7%	48,2%	7,4%	5,3%	76,8%	-0,7%	2,5%	44,8%

Mercado Internacional de Pasajeros

El transporte aéreo internacional de pasajeros creció un 9,6% en marzo frente al mismo período del año anterior, mientras que la capacidad aumentó un 5%, dando como resultado un factor de ocupación del 77,7% —3,2 puntos porcentuales más respecto a marzo 2011.

Las **aerolíneas europeas** registraron el mayor crecimiento del tráfico de pasajeros entre las principales regiones, a pesar de la recesión en algunas partes del continente, experimentando un aumento de la demanda del 8,8% interanual y un 4,1% en la capacidad. El factor de ocupación se situó en el 78,5%. Este crecimiento se debe en parte a un aumento de las exportaciones europeas a las economías más fuertes de Asia y los viajes de negocios asociados.

Las **aerolíneas de Asia-Pacífico** también experimentaron un buen crecimiento (8,1% en la demanda y 4,3% en la capacidad), resultando un factor de ocupación del 76,5%. La comparación interanual se vio afectada por el terremoto y el tsunami que sufrió Japón en marzo 2011, y que se calcula han reducido la demanda de 2011 en un 3%, provocando un aumento similar en el crecimiento interanual.

Las **aerolíneas norteamericanas** registraron un aumento del 5,3% en el tráfico de pasajeros —un sólido desempeño para la región y en línea con los buenos resultados económicos de EE.UU., en particular con un aumento en la confianza del consumidor. La capacidad creció a un ritmo mucho más lento que la demanda (0,9%), dando como resultado un factor de ocupación del 80,3%, el más alto de todas las regiones. Un riguroso control de la capacidad en esta región está permitiendo a las compañías aéreas aumentar la utilización de sus activos, ayudando a compensar en parte la subida de los costes del combustible.

La demanda de las **aerolíneas de Oriente Medio** "saltó" hasta el 20,9%, con un aumento de la capacidad del 12,4%, impulsando el factor de ocupación hasta el 78,7%. Esta tasa de crecimiento —la mayor entre las regiones— refleja, sobre todo, la debilidad de la demanda del transporte aéreo de pasajeros el año pasado a raíz de la primavera árabe, e infla las cifras de crecimiento en siete puntos porcentuales, según estimaciones de la IATA.

Las **aerolíneas latinoamericanas** experimentaron el segundo crecimiento más lento de la demanda entre las regiones, aunque el tráfico aún creció un 7,7% interanual y un aumento del 6,7% en la capacidad. El factor de ocupación fue del 77,9%. Las cifras —apenas distorsionadas

por los acontecimientos de 2011— muestran un crecimiento constante desde principios de 2009.

Las **aerolíneas de África** registraron un aumento del 14,3%, atribuyéndose 11 puntos porcentuales a la supresión del tráfico aéreo en marzo 2011 debido a la primavera árabe. La capacidad aumentó un 10,7%, dando como resultado un factor de ocupación del 64,8% que, a pesar de la mejora interanual, fue el más bajo de todas las regiones.

Mercado Doméstico de Pasajeros

Los mercados domésticos crecieron menos de la mitad que los mercados internacionales (4,5%) debido tanto a la fecha de celebración del carnaval brasileño como a un crecimiento más lento en India.

- **Japón** experimentó el mayor crecimiento interanual (15,5%). Esta cifra refleja, sin embargo, el impacto devastador sobre el crecimiento interanual de los desastres naturales ocurridos en marzo 2011. Respecto a marzo 2010, el tráfico en marzo 2011 se redujo un 27%, y podría haber sido peor si el terremoto hubiera ocurrido a principios de mes. Aunque el mercado se ha recuperado de manera significativa, las cifras del tráfico doméstico se mantienen por debajo del 10% respecto al período anterior a la crisis. De hecho, desde finales del año pasado, el tráfico doméstico ha comenzado a retroceder. La capacidad fue del 2,6% por debajo del ejercicio anterior y el factor de ocupación fue del 64,8%, el más bajo de todos los mercados domésticos.
- El tráfico doméstico de **China** continuó su senda de fuerte crecimiento, con una expansión del 10,1%, superado, sin embargo, por el aumento de la capacidad (11,8%). El factor de ocupación cayó hasta el 80,5%.
- El tráfico doméstico de **EE.UU.** aumentó en marzo un 1%, pero la capacidad se contrajo un 0,7%, conduciendo a un factor de ocupación del 84,3%, el más alto de todos los mercados domésticos.
- En **Brasil**, el tráfico doméstico se vio afectado por el adelanto al mes de febrero del Carnaval, un mes antes que en 2011. Se estima que el crecimiento del tráfico de marzo 2012 (2,9%) habría sido aproximadamente la mitad de no haber estado afectado por el adelanto de este acontecimiento. La capacidad se incrementó un 9,2%, empujando el factor de ocupación hasta el 65,2%.
- **India** registró un aumento interanual del 4% —mucho más lento que en los últimos meses—, reflejando la gran desaceleración económica. La capacidad aumentó un 4,8% y el factor de ocupación se situó en el 72,2%.

Mercado de Carga (Doméstico e Internacional)

- Los mercados de carga aérea empiezan a mostrar nuevos signos de expansión. Las toneladas de carga por kilómetro transportadas (FTK por sus siglas en inglés) en marzo superaron en un 4% al cuarto trimestre de 2011. Sin embargo, en comparación con marzo del año anterior, el mercado creció sólo un 0,3% debido a la celebración del Año

Nuevo chino en febrero 2011, dando lugar a un aumento de la demanda en marzo 2011 tras la reapertura de las fábricas al término del período vacacional.

- **Asia-Pacífico** y las **aerolíneas europeas** experimentaron una caída del 3,1% y 1,9%, respectivamente, en comparación con el año anterior.
- Las **aerolíneas de Oriente Medio** registraron un aumento del 15,1% en la demanda del transporte de carga —el mejor desempeño entre las regiones, con cerca de cuatro puntos porcentuales de ese aumento que se atribuyen a la suspensión del tráfico aéreo durante la primavera árabe en 2011. La demanda del transporte de carga de las **aerolíneas latinoamericanas** subió un 4,9%, y las **aerolíneas africanas** registraron un aumento del 3,9% en comparación con el período del año anterior. La demanda de las **aerolíneas norteamericanas** creció un 1,6% interanual.

Balance final

Tanto España como Reino Unido han caído en una doble recesión en las últimas semanas. En abril de este año, Reino Unido elevó su tasa de pasajeros (actualmente el impuesto a la aviación más caro del mundo) en un 8% —el doble de la tasa de inflación. España, con una economía que depende del turismo en gran medida, está pensando aumentar un 50% las tasas en sus dos principales aeropuertos (Barcelona y Madrid).

"La gallina de los huevos de oro sólo podrá soportar algunos golpes antes de que deje de producir. Incluso en el mejor de los casos, aumentar el coste de las conexiones aéreas perjudica como mínimo la competitividad. Cuando la economía es débil, pone a prueba la capacidad de la aviación para crear empleo y crecimiento. Y en medio de una recesión, esto es un disparate económico", dijo Tyler.

La aviación genera 56,6 millones de puestos de trabajo y una actividad económica de 2,2 billones de dólares, según el último informe realizado por Oxford Economics.

- IATA -

Más información:

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

Notas para los Editores:

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 240 líneas aéreas, que suponen el 84% de tráfico aéreo regular internacional.
- Puedes seguirnos en <http://twitter.com/iata2press> para mantenerte actualizado en la industria de la aviación.

- **Mercado Doméstico:** Los Pasajeros por Kilómetro Transportado (RPK) del mercado doméstico representan el 37,0% del mercado total. Para las aerolíneas norteamericanas es un segmento muy importante, ya que representa el 66,5% de todas sus operaciones. En Latinoamérica, el mercado doméstico de pasajeros representa el 47,3% debido, principalmente, al gran mercado brasileño. Para las aerolíneas de la región Asia-Pacífico, el mercado doméstico representa el 42,2% de las operaciones de los grandes mercados de India, China y Japón. En Europa y la mayor parte de África, el mercado doméstico representa tan solo un 11,0% y un 11,6% respectivamente de todas las operaciones. Para las aerolíneas de Oriente Medio, este mercado es apenas significativo, representando tan solo el 5,5% de todas sus operaciones.
- 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 % de AKO usados (ocupación).
 - FTK: Freight Tonne Kilometres, mide el tráfico real de carga.
 - AFTK: Toneladas por Kilómetro de Carga Disponibles, mide la capacidad total de carga disponible.
 - FLF: Factor de Ocupación de Carga, es el % de AFTK utilizado.
- Las estadísticas de la IATA se refieren al tráfico regular internacional y doméstico de todas las aerolíneas del mundo, sean o no miembros de la IATA.
- 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.
- Los porcentajes del mercado total del tráfico de pasajeros (internacional y doméstico) por región en términos de RPK (PKT en español) son: Europa 26,5%, Asia-Pacífico 29,4%, América del Norte 28,1%, Oriente Medio 8,2%, Latinoamérica 5,5%, África 2,3%.
- Los porcentajes del mercado total del tráfico de carga (internacional y doméstico) por región en términos de FKT son: Asia-Pacífico 39,5%, Europa 21,5%, América del Norte 24,2%, Oriente Medio 10,8%, Latinoamérica 2,9%, África 1,1%.