



COMUNICADO

No: 10

NOTA: Desde enero de 2013, la IATA ofrece a los medios de comunicación las estadísticas mensuales del transporte aéreo y el análisis del sector de carga y de pasajeros en dos informes separados. Las estadísticas del transporte de carga aérea están publicadas en la nota de prensa del 4 de marzo.

La demanda de pasajeros sigue creciendo en 2013

5 de marzo, 2013 (Ginebra) – Las estadísticas globales del tráfico aéreo de pasajeros relativas al mes de enero, publicadas hoy por la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), siguen mostrando la tendencia positiva de la demanda de pasajeros iniciada a finales de 2012. La demanda subió un 2,7% en enero, ligeramente por delante del incremento de la capacidad (2,2%). El factor de ocupación se situó en el 77,1%.

La fuerte demanda de viajes aéreos impulsada por el Año Nuevo chino (celebrado en enero en 2012 y en febrero, en 2013), ha distorsionado las cifras del pasado mes de enero. Enero parece más débil de lo que indica la tendencia subyacente si lo comparamos con la fuerte demanda del mismo mes en el ejercicio anterior. Tras el correspondiente ajuste, la IATA estima un crecimiento real del 3,5%. Esta cifra es inferior al 5,3% de crecimiento promedio en 2012. Sin embargo, el crecimiento se desaceleró bruscamente a lo largo del año, volviendo a acelerarse en los últimos meses, como muestran los resultados.

"La demanda de pasajeros está creciendo en línea con los niveles de confianza empresarial. En los últimos meses, han surgido algunas señales económicas positivas tanto en los EE.UU. como en China, y la crisis de la zona euro parece haberse estabilizado. No obstante, los riesgos siguen presentes; el impacto de los recortes presupuestarios de Estados Unidos aún está por ver, y el precio del combustible es alto. Pero incluso con el viento en contra —real y potencial— todavía vemos un apoyo subyacente para un crecimiento continuo e, incluso, fortalecido", dijo Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

Mercado Internacional de Pasajeros

Los mercados internacionales superaron el promedio global del sector en enero, con un aumento del 3,7% en la demanda frente al aumento de la capacidad del 2,7%. El factor de ocupación se situó en el 77,6%.

- Las aerolíneas de **Asia-Pacífico** registraron más de la mitad del crecimiento de la demanda entre octubre y enero. La tasa interanual de crecimiento en enero (0,1%) está distorsionada por la fecha de celebración del Año Nuevo chino. Tras el ajuste, el crecimiento de la demanda en enero fue del 3,0% respecto al ejercicio anterior. El factor de ocupación se situó en el 77,8%.
- Las aerolíneas de **Oriente Medio** registraron las tasas más fuertes de crecimiento (14,3%), muy similar al incremento de la capacidad (14,4%). El factor de ocupación se situó por encima del promedio mundial (78,6%). Las aerolíneas de la región han aprovechado con éxito la demanda de los mercados emergentes gracias a su fuerte estructura y eficientes hubs.

- Las aerolíneas **africanas** experimentaron un crecimiento del 9,4%, superando la capacidad (5,8%). A pesar de ello, las aerolíneas de la región registraron los factores de ocupación más débiles (67,9%). La tasa de crecimiento económico de muchos países africanos es fuerte, especialmente, en aquellos países de África Occidental, que disponen de más recursos, generando una mayor demanda y una expansión sostenida del mercado.
- Las aerolíneas **latinoamericanas** registraron el segundo mayor crecimiento de la demanda (12,2%), superada por un aumento en la capacidad del 13,7%. El factor de ocupación se situó en el 79,0%, superado, tan solo, por las aerolíneas norteamericanas. El crecimiento de la región está siendo impulsado por las economías en expansión, como Bolivia, Chile, Colombia y Perú, donde la reducción del desempleo ha aumentado la demanda de los consumidores.
- Las aerolíneas **norteamericanas** registraron una expansión del 1,5% en la demanda aun con un recorte de la capacidad del 0,8% respecto al ejercicio anterior. La demanda es fuerte en línea con un mejor desempeño económico en Estados Unidos. Y las aerolíneas mantienen una firme gestión de la capacidad. El factor de ocupación se situó en el 79,4%, el más alto de todas las regiones.
- La demanda de las aerolíneas **européas** estuvo entre las más débiles, con un crecimiento del 2,1%, y un aumento de la capacidad del 0,4%. El factor de ocupación se situó en el 77,1%, por debajo del promedio global. Aunque la demanda aumentó en el ejercicio anterior, cabe señalar que las aerolíneas de la región llevan sin experimentar crecimiento en los mercados internacionales desde octubre. En comparación con diciembre, la demanda se contrajo un 0,3%. La crisis de la zona euro podría haberse estabilizado, pero las economías de la región no están creciendo y sus aerolíneas siguen presionadas por los altos impuestos, una regulación onerosa y unas infraestructuras deficitarias.

Mercado Doméstico de Pasajeros

El tráfico doméstico creció un 1,1%, ligeramente por detrás de la expansión de la capacidad (1,4%). El factor de ocupación fue del 76,4%, que tras el correspondiente ajuste se situó en un nivel récord, superior al 80%. China es el segundo mayor mercado doméstico y el más afectado por la celebración del Año Nuevo chino, que este año ha caído en febrero. Tras el ajuste, se estima un crecimiento de la demanda del mercado doméstico del 5% en comparación con el mismo mes del año anterior.

- En **China**, el tráfico doméstico creció un 0,1% respecto al ejercicio anterior. China parece haber experimentado un comportamiento débil debido al cambio en la fecha de celebración del Año Nuevo chino. Tras el ajuste, se estima una expansión real de la demanda del 5%. El factor de ocupación fue del 77,4%, ligeramente superior al promedio global.
- **Japón** registró una caída del 3,0% en el tráfico doméstico, acompañado de un descenso del 2,9% en la capacidad. El mercado doméstico japonés se encuentra aún un 12% por debajo de los niveles anteriores al tsunami y el terremoto. La combinación de ciertos factores ha repercutido negativamente en el mercado doméstico japonés, como el debilitamiento gradual de su economía, dependiente de las exportaciones, y el impacto de la fortaleza del yen, que ha favorecido los viajes internacionales. El factor de ocupación es débil, situándose en el 56,4%.
- La demanda del mercado doméstico de **Brasil** se contrajo un 3,7% en enero en comparación con el mismo mes del ejercicio anterior. El crecimiento de los ingresos y el bajo desempleo deberían haber estimulado la demanda doméstica. Sin embargo, un crecimiento económico más lento de lo esperado, los altos costes y las infraestructuras deficitarias están frenando la expansión del mercado doméstico. Las aerolíneas han respondido reduciendo la capacidad en un 9,1% respecto a enero de 2012.
- **India** registró, también, una caída de la demanda en el mercado doméstico (4,9%), acompañada de una reducción del 5,3% en la capacidad. El factor de ocupación se situó en el 75,9%. El débil crecimiento económico, los crecientes costes de las infraestructuras y el impacto negativo de los altos precios del combustible —agravado por los excesivos impuestos (sobre todo a nivel estatal)—, han dejado a India fuera del ranking de los principales actores del mercado doméstico
- La demanda doméstica en los **EE.UU.** creció un 3,2% respecto al año pasado, superando el aumento de la capacidad del 2,4%. El factor de ocupación fue el más alto (78,8%). Se

desconoce aún la repercusión en el mercado doméstico de los recortes presupuestarios en Estados Unidos.

Balance Final

La atención se centra, actualmente, en los EE.UU. a la espera de conocer el impacto económico de los recortes presupuestarios. Para millones de viajeros y para la industria de la aviación, la preocupación es aún mayor. Los servicios proporcionados por el gobierno en materia de seguridad en los aeropuertos, control de aduanas y gestión del tráfico aéreo pueden verse reducidos.

"Es inaceptable que la conectividad de la mayor economía del mundo se encuentre bajo la presión política. Las tasas e impuestos que pagan las aerolíneas por los servicios de gestión del tráfico aéreo, suponen de media el 20% del coste de un vuelo doméstico. Es evidente que las decisiones que el gobierno de los EE.UU. debe tomar en materia presupuestaria, no son fáciles. Sin embargo, poner en peligro la conectividad que mantiene 9,3 millones empleos y una actividad económica valorada en 669.500 mil millones de dólares en Estados Unidos, no es la decisión acertada", dijo Tyler.

- IATA -

Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: 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> para estar actualizado en la industria de la aviación.
- Los Pasajeros por Kilómetro Transportados (RPK, por sus siglas en inglés) del mercado doméstico representan el 37% del mercado total. El mercado doméstico es un segmento muy importante en Norteamérica, donde representa el 67% de todas sus operaciones. En Latinoamérica, el mercado doméstico de pasajeros representa el 47% debido, principalmente, al gran mercado brasileño. Para las aerolíneas de Asia-Pacífico, el mercado doméstico representa el 42% de las operaciones gracias a los grandes mercados de India, China y Japón. En Europa y mayor parte de África, el mercado doméstico representa tan solo un 11% y un 12% respectivamente de todas las operaciones. En Oriente Medio, este mercado es apenas significativo, representando tan solo el 6% 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) Factor de ocupación de pasajeros, es el porcentaje de AKO usados.
- Las estadísticas de la IATA se refieren al tráfico regular internacional y doméstico de todas las aerolíneas del mundo, miembros o no 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.
- Porcentajes del mercado total del tráfico de pasajeros (internacional y doméstico) por región en términos de RPK (PKT, en español): Asia-Pacífico 31,1%, América del Norte 25,3%, Europa 25,1%, Oriente Medio 9,1%, Latinoamérica 6,8%, África 2,6%.