



NEWS

Nº: 1

2011 Termina con una nota positiva - Capacidad y futuro económico, asuntos principales en 2012 -

1 de febrero, 2012 (Ginebra) La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) ha informado que la demanda de pasajeros creció un 5,9% en la demanda de pasajeros en 2011 en comparación con 2010 –en línea con la tendencia de crecimiento a largo plazo. Por el contrario, el mercado de carga descendió un 0,7%, aunque registró un crecimiento positivo del 0,2% durante el mes de diciembre. El crecimiento de la demanda fue inferior a la capacidad (6,3% en el mercado de pasajeros y 4,1% en el de carga), provocando un descenso en los factores de ocupación. El factor medio de ocupación para el mercado de pasajeros en 2011 se situó en el 78,1%, frente al 78,3% de 2010, y el factor de ocupación en el sector de carga descendió hasta el 45,9% respecto al 48,1% en 2010.

“A pesar de la debilidad de las economías occidentales, el mercado de pasajeros resistió bien en 2011. Pero en general, 2011 ha sido un año de contrastes. El crecimiento positivo del tráfico de pasajeros, sobre todo durante el primer semestre, compensó el retroceso en el sector de carga. El optimismo en China contrastó con el pesimismo europeo. Irónicamente, la debilidad del euro favoreció la demanda de los viajes de negocios. Sin embargo, las aerolíneas europeas fueron las menos rentables debido a la aplicación de impuestos por parte de Europa y un enfoque restrictivo en política aeronáutica. La mejora de la confianza empresarial –aunque con cautela– es una buena noticia. Pero 2012 va a ser todavía un año duro”, declaró Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

En diciembre, la demanda de pasajeros creció un 5,4% en comparación con el mismo mes del ejercicio anterior, aunque en el segundo semestre del año la reacción tardía del mercado de viajes por la caída de la confianza debilitó el sector de carga y provocó una desaceleración del ritmo de crecimiento. La comparativa con diciembre de 2010 está distorsionada debido a la influencia negativa que las duras condiciones climatológicas en Europa y Norteamérica y las huelgas en el continente europeo tuvieron sobre la demanda. En el mercado de pasajeros, la demanda aumentó tan solo un 0,7% respecto a noviembre, y el factor de ocupación cayó 0,2 puntos porcentuales. La capacidad en el mercado de carga creció un 4,4% en diciembre respecto al mismo mes del ejercicio anterior y el factor de ocupación fue del 46,1%.

Mercado Internacional de Pasajeros

El aumento del 6,9% del tráfico internacional de pasajeros el pasado año refleja el crecimiento del 6,2% registrado entre febrero y julio, frente al incremento del 1,2% entre septiembre y diciembre. La capacidad subió un 8,2%, llevando el factor de ocupación hasta el 77,4%. En diciembre, el crecimiento interanual del tráfico internacional fue del 6,4% debido, en parte, a los bajos niveles registrados en Norteamérica y Europa en 2010, y subió un 1,4% respecto a noviembre.

- **Las compañías europeas** se situaron en segundo lugar por detrás de América Latina. La demanda creció un 9,5% en 2011, mientras que la capacidad aumentó el 10,2% y el

factor de ocupación se situó en el 78,9%. El tráfico en diciembre subió un 9,8%, superado por el 10,3% que aumentó la capacidad. Estos resultados sorprenden a la luz de la crisis de deuda europea, sin embargo, las aerolíneas europeas se han beneficiado de un robusto crecimiento de los viajes de negocios de larga distancia debido, en parte, a las fuertes exportaciones del norte de Europa.

- **Las compañías norteamericanas** tuvieron los factores de ocupación más altos, tanto en 2011 (80,7%) como en el mes de diciembre (80,5%). Estas cifras demuestran el fuerte ajuste de la capacidad ante un crecimiento de tan solo un 1% en diciembre y un 4% en 2011. Sin embargo, la capacidad creció un poco más que la demanda (1,4% en diciembre y 6% en 2011), dando lugar a unos factores de ocupación por debajo de los niveles de 2010.
- **Las compañías latinoamericanas** lideraron el crecimiento del tráfico en 2011, con un aumento de la demanda del 10,2% en comparación con 2010, y fue la única región donde la demanda superó la capacidad (9,2% en 2011). Sin embargo, el fuerte crecimiento del tráfico en diciembre (8,8%) fue superado por un aumento de la capacidad del 11,1%. La buena salud de la economía doméstica y las relaciones comerciales con América del Norte y Asia favorecen el tráfico aéreo de América Latina.
- El tráfico de **las compañías de Oriente Medio** creció un 8,9% en 2011, frente a una subida del 9,7% en la capacidad, provocando una reducción de los factores de ocupación (75,4%) –los más bajos por detrás de África. Sin embargo, diciembre terminó con una nota más positiva, registrando una subida del 11,7% frente a un aumento del 11% en la capacidad y un factor de ocupación del 77,1%. El ritmo de crecimiento de las líneas aéreas de la región se ha ralentizado, pero los precios competitivos y la excelente situación geográfica de sus centros de conexión permiten a las compañías de Oriente Medio seguir mejorando su cuota de mercado de larga distancia.
- **Las compañías de Asia-Pacífico** registraron la diferencia más amplia entre el crecimiento anual de la demanda (4,1%) y el aumento de la capacidad (6,4%) en 2011, La principal causa de esta diferencia fue el terremoto y el tsunami que sufrió Japón, y cuyo impacto en el transporte aéreo debería ser temporal. Sin embargo, la fuerte caída del mercado de carga debido a una disminución de la demanda en occidente provocó una caída de los viajes de negocios. El factor medio de ocupación fue del 75,9%. En diciembre, la demanda subió un 3,7% y la capacidad se incrementó un 5,9%, lo que situó al factor de ocupación en el 74,7%.
- **Las líneas aéreas africanas** registraron una caída de la demanda del 0,7% en el mes de diciembre, sin embargo, la demanda anual creció un 2,3%. La relativa debilidad de estos resultados se debe, en parte, a los disturbios civiles en varios países del norte de África. Por otro lado, los buenos resultados económicos en la región generaron una demanda significativa en el transporte aéreo, aunque las líneas aéreas africanas no pudieron sacar el máximo provecho de la situación y su bajo crecimiento representa una pérdida de cuota de mercado. La capacidad subió sólo un 0,2% en diciembre y un 4,4% anual. Los factores de ocupación fueron los más débiles (68,9% en diciembre y 67,2% anual).

Mercado Doméstico de Pasajeros

La demanda de pasajeros en los mercados nacionales subió un 4,2% anual en comparación con un aumento del 3,1% en la capacidad, dando lugar a un factor de ocupación del 79,3%. La demanda subió en diciembre un 3,7% respecto al mismo mes del año anterior, sin embargo, esta cifra representa una caída del 0,5% en comparación con el mes de noviembre. Aún no está claro si este hecho señala una nueva tendencia o es tan solo un caso excepcional. Las diferencias entre los distintos mercados son bastante acusadas.

La demanda en los **EE.UU.** creció sólo el 1,3% en 2011, reflejo de la madurez del mercado y la lenta economía de los EE.UU. Pero el escaso crecimiento de la capacidad (0,5%) situó los factores de ocupación en el 83%, impulsando los ingresos de las aerolíneas. En el mes de

diciembre, el tráfico se contrajo un 1,2%, mientras que la capacidad se ajustó hasta el 1,4%, dando como resultado un factor de ocupación del 81,1%.

La demanda del tráfico doméstico **chino** registró un sólido incremento del 10,9% en 2011, mientras que la capacidad creció un 7,8%. El fortalecimiento del factor de ocupación (82,2%) mejoró la rentabilidad de las aerolíneas del país. A pesar de la desaceleración del crecimiento económico, este se mantuvo fuerte y sustentó la demanda del tráfico aéreo. La capacidad en diciembre subió un 14% en comparación con el período del año anterior, y la demanda creció un 12,3%, alcanzando un factor de ocupación del 78,7%.

India tuvo el mayor crecimiento anual de la demanda (16,4%), pero la capacidad se incrementó un 18,6%, registrándose un factor de ocupación del 74,7%. La diferencia entre demanda y capacidad fue particularmente significativa en diciembre, con un aumento del tráfico del 9,3% frente al 15,5% que creció la capacidad. El deterioro de los factores de ocupación generados por el exceso de capacidad es una de las causas que ha provocado pérdidas en las líneas aéreas indias, en contraste con la actual situación en China.

Debido al impacto del terremoto y del tsunami que sufrió **Japón** el pasado año, las aerolíneas japonesas cerraron el año con una caída de la demanda del 15,2% y de un 11,5% en la capacidad. Sin embargo, en el mes de diciembre, el mercado interno se recuperó hasta alcanzar el 4,7% por debajo de los niveles anteriores a los sucesos. Incluso con una caída del 8,7%, los factores de ocupación fueron los más bajos (58,8%).

La demanda del mercado doméstico **brasileño** experimentó un significativo crecimiento del 13,7% respecto al 11,2% que creció la capacidad. El factor de ocupación se mantuvo por debajo del promedio del sector en un 69,3%. La demanda en el mes de diciembre retrocedió hasta el 5,6% frente a un aumento del 9,6% en la capacidad, resultando un factor de ocupación del 69,6%.

Mercado de Carga (Doméstico e Internacional)

Los mercados de carga aérea se recuperaron hacia finales de año tras haber sufrido una caída durante gran parte del verano y durante el otoño a raíz del desplome de la confianza empresarial en las economías más importantes y la reducción en las exportaciones. Según las encuestas, la confianza empresarial –un indicador de los cambios en los mercados de carga– aumentó en diciembre, lo que sugiere una posible estabilización de la producción industrial y el comercio internacional. Aunque los mercados internacionales de carga cayeron un 0,6% en 2011 y un 0,8% en diciembre, en comparación con el ejercicio anterior, la demanda internacional de diciembre creció un 1,5% respecto a noviembre, mientras que la demanda doméstica creció un 3,2% respecto a noviembre y un 5,5% en comparación con diciembre de 2010. Los mercados de carga han demostrado un crecimiento continuo mes a mes entre noviembre y diciembre, aportando una señal más de que el comercio internacional podría estar estabilizándose. Sin embargo, la situación para las aerolíneas en este segmento del mercado se ha deteriorado significativamente. Los factores de ocupación cayeron considerablemente hasta el 45,9% en 2011 debido a que la reducción de flota de carga como medida para adaptar la capacidad a la demanda se vio compensada por la introducción de nuevos aviones de pasajeros de doble pasillo.

Balance final

"La mejora de la confianza empresarial y las buenas noticias sobre la economía de los EE.UU. son hechos alentadores. Pero es demasiado temprano para predecir un aterrizaje suave en 2012. La crisis de la zona euro aún no ve el final. El fracaso de lograr una solución duradera tendrá consecuencias nefastas para las economías de todo el mundo. Y empujará al sector del transporte aéreo, casi con certeza, a los números rojos", apuntó Tyler.

"Las compañías aéreas han realizado grandes inversiones en nuevos aviones que consumen menos combustible y son más respetuosos con el medio ambiente. El reto consiste en utilizarlos de forma rentable en un mercado dinámico e incierto. Los gobiernos, por su parte, necesitan adoptar una visión estratégica de la industria aérea que reconozca su valor como catalizador para el crecimiento económico. Las líneas aéreas transportan aproximadamente tres mil millones de personas al año. Y más de un tercio del valor del comercio internacional se transporta por vía aérea. Conseguir que la gente y las mercancías lleguen a sus destinos de manera más eficiente mejora la competitividad. Las inversiones en infraestructuras para que los aterrizajes y despegues se realicen con la mínima demora y la utilización de rutas más eficientes que permitan una reducción del consumo de combustible y de las emisiones de carbono. repercutirán en un crecimiento del PIB global, en lugar de tomar "miopes medidas" como la aplicación de nuevos impuestos. Esperemos que 2012 sea el año en que los políticos ponen el esfuerzo político necesario detrás de los proyectos importantes, como el Cielo Único Europeo, y NextGen en los EE.UU.", añadió Tyler.

- 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 un 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). En la comparación entre 2010 y 2011, PLF indica el punto diferencial entre los periodos comparados.
 - 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 del tráfico total de pasajeros (internacional y doméstico) por región en términos de RPK (PKT en español) son: Europa 26,0%, Asia-Pacífico 30,5%, América del Norte 27,1%, Oriente Medio 8,1%, Latinoamérica 5,8%, África 2,5%.
- Los porcentajes del mercado del tráfico total de carga (internacional y doméstico) por región en términos de FKT son: Asia-Pacífico 40,0%, Europa 20,9%, América del Norte 24,9%, Oriente Medio 10,1%, Latinoamérica 3,1%, África 1,1%.