



NOTICIA

No: 59

El Tráfico Aéreo Cae en Noviembre

30 de diciembre de 2010 (Ginebra) - La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) ha publicado los resultados del tráfico regular internacional del mes de noviembre, que reflejan un crecimiento interanual del tráfico de pasajeros del 8,2% y del 5,4% para el tráfico de carga. El factor de ocupación del transporte de pasajeros se situó en una media del 75,6% mientras que el de carga alcanzó un 55,2%.

Este crecimiento ha sido más lento si se tiene en cuenta que el tráfico de pasajeros creció un 10% en octubre y el de carga aumentó un 14,5% ese mismo mes. La desaceleración en 2010 se ha visto sesgada por el aumento excepcionalmente rápido de los volúmenes de tráfico registrados durante el cuarto trimestre de 2009. Sin embargo, si se tiene en cuenta la evolución entre octubre y noviembre, el tráfico de pasajeros descendió un 0,8% y el de carga cayó un 1,1% entre estos dos meses.

Pero esta desaceleración no significa una tendencia negativa. Incluso con el descenso de noviembre, tanto en pasajeros como en carga, el tráfico sigue creciendo a una tasa anualizada de entre el 5% y 6%, en consonancia con la tendencia de crecimiento histórico que viene registrando el sector.

“La industria está cambiando de marcha en pleno ciclo de recuperación. La debilidad relativa de los mercados desarrollados está siendo compensada por el impulso de la expansión económica de los mercados emergentes. Se prevé que la industria genere beneficios por valor de 15.100 millones de dólares en 2010. Debido a esta desaceleración del crecimiento del tráfico aéreo, se estiman unos beneficios para 2011 de 9.100 millones de dólares, con un margen del 1,5%, una reducción respecto a 2010. Vamos a tener que hacer un gran esfuerzo si queremos conseguir un nivel de rentabilidad sostenible”, apuntó Giovanni Bisignani, consejero delegado de IATA.

Tráfico Internacional de Pasajeros

- El transporte aéreo internacional se sitúa un 4% por encima de los niveles pre-crisis a principio de 2008. Todas las regiones, excepto África, han registrado un ritmo más lento de la tasa interanual de crecimiento entre octubre y noviembre.
- El tráfico de pasajeros de las **compañías europeas** creció un 7,3%, por debajo del 9,4% registrado en octubre. El volumen total del tráfico de las aerolíneas de la región se sitúa ligeramente por encima de los niveles pre-crisis a principios de 2008. En términos absolutos, el volumen del transporte aéreo ha caído un 1,7% entre octubre y noviembre. Las huelgas laborales y las condiciones meteorológicas adversas afectaron a las

aerolíneas europeas a finales de mes, pero también tendrán un impacto sobre los resultados del mes de diciembre.

- **Las compañías norteamericanas** vieron descender sus cifras al 9,5% en noviembre – desde el 12,4% registrado en octubre. La capacidad creció un 9,5%, dando como resultado un factor de ocupación del 78,1%, el más alto de todas las regiones. El volumen del tráfico de pasajeros de noviembre se igualó a los niveles pre-crisis de comienzo de 2008.
- El tráfico de las **compañías de Asia-Pacífico** descendió al 5,8% – por debajo del 7,3% del mes de octubre. La capacidad creció casi paralelamente alcanzando el 5,9% para un factor de ocupación del 75,6%. A pesar del fuerte crecimiento económico de la región, los niveles de noviembre se quedaron un 2% por debajo de los niveles pre-crisis.
- **Latinoamérica** experimentó un crecimiento nulo en noviembre en comparación con el 4,9% de octubre. El cese de Mexicana ha tenido un gran impacto sobre estos resultados, produciendo una contracción del 2,1% de los viajes efectuados en la región entre octubre y noviembre. Sin tener en consideración el impacto del cese de Mexicana, el transporte aéreo de la región habría crecido, aunque por debajo de los dos dígitos. El factor de ocupación alcanzó el 77,5%.
- En **Oriente Próximo**, el tráfico descendió al 16,7% en noviembre desde el 17,8% registrado en octubre. El tráfico creció un 16% más que durante los niveles pre-crisis, lo que muestra que la región ha ganado cuota de mercado pese a la crisis. El factor de ocupación alcanzó el 74,3%, por debajo de la media global del 75,6%.
- **África** es la única región que ha visto crecer el tráfico aéreo desde el 12,6% de octubre al 16,4% de noviembre. Las aerolíneas de la región transportaron un 11% más de pasajeros en noviembre que durante los niveles pre-crisis de comienzo de 2008.

Tráfico Internacional de Carga

- La recuperación del mercado de carga alcanzó su punto más alto en mayo de 2010. Desde entonces, el volumen del transporte de carga ha caído hasta el 7%. En noviembre, el transporte de carga alcanzó el mismo nivel anterior a la crisis.
- El 5,4% de incremento interanual de noviembre es un cambio importante en comparación al 14,5% registrado en octubre, pero hay que tener en cuenta el comportamiento excepcionalmente fuerte de noviembre de 2009. En valores absolutos, el volumen del transporte de carga cayó un 1,1% de octubre a noviembre. Todas las regiones, excepto África, mostraron una espectacular caída de la tasa de crecimiento interanual entre estos dos meses.
- El volumen del transporte de carga en la región **Asia-Pacífico** mostró un crecimiento interanual del 4,1%. Las compañías de la región se comportaron igual que antes de la crisis en 2008.
- **Oriente Medio** registró un crecimiento interanual del 12,4% en noviembre, transportando un 14% más que antes de la crisis.
- **Las compañías norteamericanas** mostraron un crecimiento interanual del 1,5% durante noviembre, pero el volumen general de carga permanece un 7% por debajo de los niveles anteriores a la crisis. Las **compañías europeas** se comportaron de la misma manera, con un crecimiento interanual del 6,6% pero con un 12% menos de volumen de transporte de carga que antes de la crisis.

“Pasajeros y aerolíneas se han visto afectados por el caos aéreo que el temporal de frío ha causado en los aeropuertos de Europa y Estados Unidos durante las vacaciones de fin de año. A la pérdida de ingresos de las aerolíneas hay que sumar el aumento de los costes. A medida que se recupera la normalidad, tenemos que considerar dos aspectos muy importantes de cara al futuro. En primer lugar, debemos contar con unas infraestructuras que nos permitan afrontar situaciones excepcionales como esta”, manifestó Bisignani.

“Y en segundo lugar, debemos analizar el papel de todos los reguladores del sector aéreo. En 2010, la crisis del volcán islandés y las duras condiciones meteorológicas de fin de año han puesto de manifiesto el valor del transporte aéreo. La vida moderna y la economía global dependen de la aviación. Tanto las personas de negocios, familias separadas por largas distancias que tratan de juntarse o responsables de gobierno en misiones extranjeras dependen, todos ellos, de la aviación. Los graves incidentes sufridos por el caos aéreo en este último periodo deben servirnos para analizar la larga lista de obstáculos impuestos por los gobiernos, como las elevadas tasas, las obsoletas restricciones a la propiedad, el exceso de

control por parte de los reguladores que no dejan que la aviación se beneficie del libre mercado, la baja inversión en infraestructuras y una deficiente regulación de los monopolios de servicios. No debemos permitir que los gobiernos se olviden de todos estos inconvenientes en cuanto la situación mejore”, añadió Bisignani.

“Por nuestra parte, la IATA ha puesto en marcha Vision 2050 – un diálogo sobre el futuro de la aviación entre pensadores estratégicos del gobierno, la industria de la aviación y el mundo académico. El próximo mes de febrero nos reuniremos en Singapur para crear las bases del éxito de una industria aérea sostenible durante las cuatro próximas décadas. El grupo será liderado por el ministro Consejero de Singapur, Lee Kuan Yew, y Michael Porter, profesor de la Universidad de Harvard y experto en competitividad. Nuestro objetivo común es fortalecer los cimientos del sector para apoyar su creciente papel en la vida moderna del mundo entero”, dijo Bisignani.

-IATA-

Para más información, contactar:

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

Notas para los Editores:

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 230 líneas aéreas, que suponen el 93% de tráfico aéreo regular internacional.
- Puedes seguirnos en <http://twitter.com/iata2press> para mantenerte actualizado en la industria de la aviación.
- 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 2009 y 2008, 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 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. Las cifras históricas pueden ser revisadas.
- Los porcentajes del mercado de tráfico internacional de pasajeros por región en términos de RPK son: Europa 37,6%, Asia-Pacífico 28,8%, América del Norte 14,2%, Oriente Medio 11,5%, Latinoamérica 4,1%, África 3,8%.
- Los porcentajes de mercado en el tráfico de carga por región en términos de FTK son: Asia-Pacífico 44,3%, Europa 25,2%, América del Norte 15,2%, Oriente Medio 10,8%, Latinoamérica 3,1%, África 1,3%.