



NEWS

No: 4

El tráfico de pasajeros continúa creciendo -El sector de carga sigue estancado-

29 de febrero de 2012 (Ginebra) – La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) ha publicado los resultados del tráfico aéreo internacional correspondientes al mes de enero, que muestran un crecimiento del 5,7% en la demanda de pasajeros y una caída del 8,0% en el sector del transporte aéreo de carga, en comparación con el mismo mes del ejercicio anterior. La celebración del Año Nuevo chino en el mes de enero (en 2011 coincidió en febrero) provocó una espectacular subida de la demanda de pasajeros que contrasta con la caída que sufrió la demanda en el sector de carga. Al margen de este hecho, la demanda de pasajeros se comportó con una tendencia de fuerte crecimiento, mientras que el transporte de carga se mantuvo en la tónica de debilidad que viene arrastrando.

“El año comenzó con algunas notas de esperanza en la confianza empresarial. Parece que el mercado de carga se ha estabilizado, si bien a niveles débiles, y está teniendo un efecto positivo en los viajes de negocios. Sin embargo, las aerolíneas se enfrentan a dos grandes riesgos: la subida de los precios del petróleo y la deuda soberana europea. Ambos se ciernen sobre la suerte de la industria como la espada de Damocles”, declaró el consejero delegado de la IATA, Tony Tyler.

La demanda total de pasajeros del mes de enero creció el 5,7% en comparación con enero de 2011 — una ligera aceleración respecto al 5,6% de crecimiento interanual registrado en diciembre de 2011. En enero, la capacidad creció un 4,2% y provocó un aumento del factor medio de ocupación de 1,1 puntos porcentuales hasta alcanzar el 76,6%, en comparación con el mismo mes del ejercicio anterior.

El mercado de carga se situó un 8% por debajo de los niveles de enero de 2011. En el cuarto trimestre de 2011, la caída en este sector se estabilizó en el 4% por debajo del máximo que alcanzó en 2008 antes de la crisis. Entre diciembre y enero, la demanda global de carga descendió un 2,5%. Esta caída se atribuye principalmente a la repercusión del cierre de las fábricas durante la celebración del Año Nuevo chino. La capacidad se contrajo un 0,6% interanual y el factor de ocupación descendió hasta el 41% (del 44,3% en enero de 2011) con motivo de la entrega de aviones nuevos de pasajeros de fuselaje ancho y que compensó las medidas para reducir la capacidad.

Comparación interanual	Enero 2012 vs. Enero 2011						2011 vs. 2010					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
Internacional	5,5%	4,2%	7,6%	-8,1%	-0,6%	45,3%	6,9%	8,2%	77,4%	-0,5%	5,2%	50,8%
Doméstico	6,1%	4,1%	76,6%	-7,0%	-0,5%	25,7%	4,3%	3,2%	79,3%	-1,7%	0,2%	28,5%
Total	5,7%	4,2%	76,6%	-8,0%	-0,6%	41,0%	5,9%	6,3%	78,1%	-0,6%	4,1%	45,9%

Mercado Internacional de Pasajeros

El tráfico internacional de pasajeros creció un 5,5% interanual en enero y la capacidad, un 4,2%, dando como resultado un factor de ocupación del 76,6%, por encima del 75,7% de enero de 2011.

Las **aerolíneas de Asia-Pacífico** vieron crecer la demanda un 6% en enero en comparación con 2011. La capacidad aumentó un 6,4% y el factor de ocupación descendió ligeramente hasta el 77,5%. El crecimiento interanual del tráfico internacional de pasajeros habría sido más débil de no haber sido por el Año Nuevo chino.

Las **aerolíneas europeas** experimentaron un crecimiento del 5,3% en comparación con enero de 2011. La persistente debilidad económica provocó una significativa caída respecto al 9,5% registrado el pasado mes de diciembre, a pesar del atractivo de la debilidad del euro para los viajes de turismo y las exportaciones. El factor medio de ocupación se fortaleció hasta alcanzar el 75,7% con un 2,7% de incremento interanual en la capacidad; sin embargo, el factor de ocupación fue el más bajo de todas las regiones.

El tráfico de las **aerolíneas norteamericanas** cayó un 0,3%, y la capacidad, un 0,9% situando al factor de ocupación en el 77,6%. Igual que las compañías africanas, la demanda de pasajeros fue la más débil.

Las **aerolíneas de Oriente Medio** registraron un crecimiento de dos dígitos en enero, alcanzando el 14,5% —una cifra que se aleja de la tasa de crecimiento del resto de las regiones, y representa una vuelta a los niveles de 2010. La capacidad aumentó el 10,6%. El factor de ocupación creció 2,7 puntos porcentuales hasta alcanzar el 78,5%, uno de los más altos de todas las regiones.

Las **aerolíneas latinoamericanas** continuaron disfrutando su fuerte demanda de pasajeros. El tráfico creció un 7,9% en enero en comparación con el mismo mes del anterior ejercicio, mientras que la capacidad lo hizo un 7,4%. El factor de ocupación creció hasta el 79,9%, el mejor de todas las regiones.

Las **aerolíneas africanas** anunciaron una caída del 3,6% y un 0,8% en la capacidad, mientras que el factor de ocupación fue el más bajo de todas las regiones (64,8%). Aunque las economías subsaharianas están mostrando un fuerte crecimiento económico, las aerolíneas africanas lo tienen muy difícil para sacar partido a esta tendencia.

Mercado Doméstico de Pasajeros

En conjunto, los mercados domésticos se comportaron mucho mejor que los mercados internacionales gracias a la demanda de Brasil, China e India, que impulsaron el tráfico doméstico de pasajeros hasta el 6,1% en comparación con enero de 2011.

- El impacto que con motivo de la celebración del Año Nuevo chino tuvo sobre el tráfico aéreo se observó en el comportamiento del mercado doméstico, que experimentó un crecimiento interanual del 16,8% y un incremento del 14,3% en la capacidad, impulsando el factor de ocupación hasta el 80,8% —el más alto registrado en el tráfico doméstico. Tras el ajuste estacional, el tráfico creció un 3,2% en comparación con el mes de diciembre. El mercado doméstico chino representa actualmente el 21% del mercado global doméstico.
- El tráfico doméstico de los **EE.UU.** se mantuvo prácticamente igual con un incremento del 0,2%, sin embargo la capacidad se contrajo un 1,5% situando al factor de ocupación en el 78,1%.
- El tráfico doméstico **japonés** se situó un 8,9% por debajo de los niveles del año anterior, ligeramente superior al 8,3% que se redujo la capacidad. La comparación interanual se vio afectada por el impacto del terremoto y el tsunami que sufrió Japón en marzo de 2011 así como por la reestructuración de la industria.
- Las aerolíneas de **Brasil** experimentaron un crecimiento del 10,5% en la demanda y un 14,8% en la capacidad. El factor de ocupación se situó en el 74,9%, 2,9 puntos porcentuales por debajo de enero de 2011.

- El tráfico doméstico en **India** creció un 8,8% interanual, la capacidad creció un 12,8% y el factor de ocupación alcanzó el 74,9%. La demanda se incrementó un 0,9% respecto al pasado mes de diciembre.

Mercado de Carga (Doméstico e Internacional)

- El declive del Mercado del transporte aéreo de carga finalizó en el cuarto trimestre de 2011. La celebración del Año Nuevo chino provocó la caída del mes de enero dando como resultado un descenso del 8,1% en la demanda internacional y un 7% en el mercado doméstico.
- Las aerolíneas de **Asia-Pacífico** y **europas** se llevaron la peor parte, con un descenso del 14% y 9,6% respectivamente en comparación con enero de 2011. Además del impacto de las vacaciones, las economías periféricas de Europa han vuelto a sufrir una recesión que ha provocado una disminución de las importaciones, aunque esta situación se ha visto compensada por las fuertes exportaciones de las economías del norte de Europa.
- Las aerolíneas de **Oriente Medio** disfrutaron un incremento del 9,4% en la demanda —el mejor comportamiento de todas las regiones. La demanda de las aerolíneas de **América del Norte** cayó un 4,0%. El tráfico de carga de las aerolíneas **Latinoamericanas** subió un 2,2%, mientras que el de las aerolíneas **africanas** experimentó una caída del 3,7% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Balance final

“Sacar adelante una aerolínea en medio de la actual incertidumbre económica es una ardua tarea. Algunas aerolíneas conocidas como Spanair y Malev han desaparecido en enero. Al mismo tiempo, sabemos que la demanda del transporte aéreo crecerá a medida que la economía global se recupera y la conectividad global será cada vez mayor. Los pedidos millonarios anunciados durante el Salón Aeronáutico de Singapur son una muestra de la inversión estratégica de las aerolíneas para hacer frente a la futura demanda con aviones que consumen menos combustible y más respetuosos con el medio ambiente”, señaló Tyler.

“La industria de la aviación cataliza el crecimiento económico. Los gobiernos deben tenerlo en cuenta en sus iniciativas políticas. Las medidas para impulsar la competitividad como la eliminación de impuestos y restricciones, deben aplicarse de inmediato, junto a una visión a largo plazo que apoye un crecimiento económico sostenible a través de la inversión en infraestructuras tan necesarias como los programas Cielo Único Europeo, NextGen —de la Administración Federal de Aviación—, Seamless Asian Skies, y desarrollo aeroportuario. Por supuesto, todas estas medidas deben ir acompañadas de políticas medioambientales, como el apoyo a la comercialización de biocombustibles sostenibles y la creación de un marco global que establezca medidas económicas para la gestión de las emisiones de la aviación a través de la Organización Internacional de Aviación Civil. Con un planteamiento político holístico, todas las comunidades podrán gozar de una mayor conectividad y acceder de forma sostenible a las oportunidades que ofrece la economía global y”, dijo Tyler.

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 del tráfico total de pasajeros (internacional y doméstico) por región en términos de RPK (PKT en español) son: Europa 25,6%, Asia-Pacífico 31,9%, América del Norte 25,3%, Oriente Medio 8,3%, Latinoamérica 6,5%, África 2,4%.
- Los porcentajes del mercado del tráfico total de carga (internacional y doméstico) por región en términos de FKT son: Asia-Pacífico 39,2%, Europa 20,9%, América del Norte 24,5%, Oriente Medio 11,1%, Latinoamérica 3,2%, África 1,1%.