



# COMUNICADO

No: 34

## Lento crecimiento de nuevo en julio

**30 de agosto, 2012 (Ginebra)** – La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) ha publicado los resultados del tráfico aéreo internacional relativos al mes de julio, que reflejan un crecimiento más lento tanto en el transporte aéreo de pasajeros como en el de carga, aunque con grandes diferencias regionales y en los diferentes mercados.

- En julio, la demanda global de pasajeros fue un 3,4% más alta que el mismo mes del ejercicio anterior, en comparación con un aumento del 6,3% en junio y un crecimiento medio del 6,5% respecto al primer semestre del año. Esta desaceleración del crecimiento del transporte aéreo ha sido motivada, en gran medida, por la reciente caída de la confianza empresarial en muchas economías.
- La demanda del transporte aéreo de carga de julio fue un 3,2% inferior a la registrada en el mismo mes del año pasado. Esta cifra representa una caída respecto a la tasa interanual de crecimiento de junio (0,1%). Gran parte de esa caída se debe a la comparación con un mes de julio relativamente fuerte en 2011, pero en general, la tendencia en el transporte aéreo de carga es débil, en línea con el crecimiento moderado del comercio mundial.

En este clima de crecimiento más lento, las aerolíneas han reaccionado reduciendo la capacidad adicional de los mercados, una medida que ha estabilizado los factores de ocupación en niveles relativamente altos y proporcionado cierta rentabilidad ante los elevados precios del combustible. En Julio, la capacidad de pasajeros aumentó un 3,6%, en línea con la expansión del tráfico, manteniendo el factor de ocupación en un nivel relativamente alto (83,1%).

"La incertidumbre sobre el panorama económico está teniendo un impacto negativo en la demanda del transporte aéreo", señaló Tony Tyler, consejero delegado de la IATA. "El negocio en el sector de carga es un 3,2% menor de lo que era hace un año. Y los mercados de pasajeros —a excepción de África, el mercado doméstico chino y Oriente Medio— han visto caer la demanda de junio a julio. En general, la demanda de pasajeros es todavía un 3,4% más alta que el mes de julio del ejercicio anterior. Sin embargo, la tendencia de crecimiento es sin duda más lenta. Esto, junto con los precios crecientes del combustible, es probable que se convierta en un difícil segundo semestre del año".

Comparación interanual	Julio 2012 vs. Julio 2011						YTD 2012 vs. YTD 2011					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
Internacional	3,5%	3,5%	83,3%	-3,3%	-0,1%	48,1%	6,8%	4,7%	78,7%	-2,8%	1,6%	48,9%
Doméstico	3,1%	3,8%	82,6%	-2,4%	-2,2%	26,9%	4,5%	4,1%	79,4%	0,6%	-1,1%	28,4%
Total Mercado	3,4%	3,6%	83,1%	-3,2%	-0,6%	43,7%	6,0%	4,5%	78,9%	-2,4%	1,0%	44,6%

### Mercado Internacional de Pasajeros

En julio, la demanda internacional de pasajeros creció un 3,5% en comparación con el mismo período del año pasado, en línea con una expansión del 3,5% en la capacidad. El factor de ocupación se situó en el 83,3%. La desaceleración se hace evidente cuando se compara con el mes anterior (junio), que presentó una tasa interanual del 7,5%. El crecimiento promedio durante el primer semestre del año fue también del 7,5%. La desaceleración del crecimiento del tráfico aéreo internacional se ha concentrado en los últimos meses, en línea con la caída de la confianza empresarial. La debilidad del transporte aéreo en algunos de los principales mercados domésticos ha sido patente durante un período bastante largo. Solamente las aerolíneas africanas y de Oriente Medio mostraron un crecimiento mensual. Las compañías en todas las demás regiones registraron descensos globales de la demanda internacional de julio respecto a junio

- Las **aerolíneas europeas** registraron un crecimiento del 4,8% (frente al 7,3% en junio) en servicios internacionales respecto a julio de 2011, con un factor promedio de ocupación del 85,7%. Los datos muestran una desaceleración relativamente moderada del crecimiento promedio en comparación con el 6,5% registrado en el primer semestre del año. A pesar de la recesión en muchos mercados europeos, las compañías aéreas de la región han podido mantener el crecimiento gracias a los mercados de larga distancia hacia las regiones donde el crecimiento económico es más fuerte.
- El tráfico internacional de las **aerolíneas norteamericanas** cayó un 2,1% interanual en julio (tras el 1,6% de crecimiento en junio), en parte, debido a la decisión de recortar la capacidad, en particular en el mercado del Atlántico Norte. En comparación con anterior mes de junio, la demanda se contrajo un 1,3%. El factor de ocupación fue del 86,7%, el más alto de todas las regiones.
- Las **aerolíneas de Asia-Pacífico** registraron un crecimiento de la demanda de tan sólo el 0,9%. Se trata de una importante desaceleración en la comparación interanual con el 5,8% registrado en junio. Además, la demanda se contrajo un 1,3% en comparación con ese mismo mes. Las aerolíneas europeas parecen beneficiarse más que las aerolíneas de Asia-Pacífico de los últimos flujos de comercio más fuertes de oeste a este, mientras que las aerolíneas de Oriente Medio siguen manteniendo una fuerte competencia en los mercados de larga distancia. La tendencia a la baja del crecimiento iniciada en el segundo trimestre de 2012 continúa en el tercer trimestre.
- Las **aerolíneas latinoamericanas** registraron un crecimiento del 5,7%, el segundo más alto de todas las regiones. El factor de ocupación se situó en el 82,0%. Las aerolíneas de la región no pudieron, sin embargo, esquivar la tendencia a la desaceleración, tras

un crecimiento promedio del 10,1% en el primer semestre del año. Recientemente, las principales economías de la región, como Brasil, han experimentado un estancamiento en el crecimiento económico, lo que ha afectado tanto al transporte de pasajeros como de carga.

- Las **aerolíneas de Oriente Medio** experimentaron el mayor crecimiento del tráfico aéreo con un 11,2% interanual, aunque fue superado por el aumento de la capacidad (12,4%). En comparación con junio, el tráfico aumentó solo un 0,1%. La tendencia de crecimiento de la región se vio afectada por el Ramadán, que este año comenzó en julio.
- El tráfico aéreo de las **aerolíneas africanas** experimentó una subida interanual del 5,2%, por debajo del incremento en la capacidad (6,3%). El factor de ocupación se situó en el 73,1%, el más bajo con diferencia de todas las regiones. Las aerolíneas del continente han experimentado un fuerte crecimiento promedio del 10,8% durante el primer semestre del año. Esto muestra, por una parte, una recuperación tras la primavera árabe, pero también refleja el relativo éxito de muchas economías africanas en la actualidad.

### **Mercado Doméstico de Pasajeros**

Los mercados domésticos experimentaron, también, un lento crecimiento, continuando con la tendencia que se inició a principios de este año. En total, el tráfico aumentó un 3,1% interanual, por debajo del 4,2% registrado en junio. Sin embargo, la desaceleración no fue global, con China y Brasil registrando un fuerte crecimiento que fue compensado con un comportamiento más débil en India y Japón.

- El mercado doméstico de China experimentó un fuerte repunte de la desaceleración a principios de este año, registrando en julio un aumento de la demanda del 9% frente al 7,8% interanual observado en junio. La capacidad subió hasta el 12,1%, desplazando el factor de ocupación al 84,1% desde el 86,5% del año pasado.
- El mercado doméstico de **Japón** creció sólo un 4,2% respecto al mismo periodo del año anterior y cayó un 1% respecto a junio. La capacidad aumentó un 7,9% y el factor de ocupación fue el más bajo (58,7%). En general, el mercado se ha contraído un 4% este año y es un 10% menor que antes del terremoto.
- El mercado doméstico de EE.UU. cayó un 0,4% en julio, mientras que la capacidad creció un 0,2%. El factor de ocupación cayó hasta el 86,8% desde el 87,4% del año anterior, aunque sigue siendo el más alto de todos los mercados domésticos.
- Brasil experimentó el mayor crecimiento después de China. El tráfico doméstico aumentó un 8,5% y la capacidad, el 3,0%. El factor de ocupación subió al 77,7% desde 73,8% de julio de 2011. Sin embargo, el crecimiento se suavizó en comparación con junio, experimentando una caída del 2,3%.
- El mercado doméstico de **India** cayó un 1,1% en comparación con el ejercicio anterior, el peor desempeño de todos los mercados, mostrando, entre otros factores, el debilitamiento de la economía. Tras haber crecido a tasas del 20% durante 2010 y principios de 2011, el mercado de la India se estancó a finales de 2011. La capacidad de julio subió un 2,1%, desplazando el factor de ocupación hasta el 69,6% desde el 71,8% del año pasado.

## **Mercado de Carga (Doméstico e Internacional)**

La demanda del transporte de carga aérea se contrajo un 3,2% respecto a julio de 2011, pero se mantuvo sin cambios respecto a junio. Las aerolíneas de Oriente Medio registraron un aumento de la demanda de un 16% interanual, sin embargo, todos los demás mercados experimentaron caídas, estancándose la pequeña recuperación que se veía desde finales de 2011.

- Las **aerolíneas de Asia-Pacífico** registraron un descenso de la demanda en julio del 7,6% en comparación con el año anterior, la mayor caída de todas las regiones, mientras que la capacidad bajó sólo un 4,3%. Las aerolíneas de Asia-Pacífico no han experimentado prácticamente ningún crecimiento en el tráfico aéreo de carga desde el cuarto trimestre de 2011. Las **aerolíneas europeas** registraron un descenso del 3,6% en el transporte de carga, con una subida del 0,9% en la capacidad. Desde el cuarto trimestre de 2011, las aerolíneas europeas solo han visto un incremento del 1% en la demanda de carga. Las **aerolíneas norteamericanas** vieron una caída del 3,6% en la demanda, y una reducción similar en la capacidad. El factor de ocupación fue el más bajo de todas las regiones (el 32,3%).
- El incremento del 16% en la demanda de las **aerolíneas de Oriente Medio** llegó con un aumento del 11% en la capacidad, ayudando a elevar los factores de ocupación dos puntos porcentuales (45,3%).
- La demanda de las **aerolíneas latinoamericanas** cayó un 5,6%, mientras que la capacidad se incrementó en un 13,9%, resultando un factor de ocupación del 35,2%.
- Los datos sobre las **aerolíneas africanas** no están disponibles hasta el próximo mes.

## **Balance final**

"El enorme éxito de los Juegos Olímpicos de Londres ha sido también un importante recordatorio de la función decisiva que desempeña la aviación internacional para unir al mundo y facilitar grandes eventos mundiales. Ahora todos los ojos están puestos en Brasil, futura sede de la Copa del Mundo de 2014 y los Juegos Olímpicos de 2016. Y la aviación jugará un papel clave allí también", dijo Tyler.

"Se necesitará un esfuerzo en equipo para asegurar que la infraestructura aérea de Brasil esté lista para el reto", dijo Tyler. La aviación brasileña genera 940.000 puestos de trabajo y un PIB del 1,3%, y la conectividad proporcionada por la aviación contribuye al surgimiento de Brasil como una economía emergente del grupo BRICS. Pero, a pesar de la importancia económica de la aviación en Brasil, el país ocupa el puesto 93 por la calidad de sus infraestructuras de transporte aéreo, según el Índice de Competitividad en Viajes y Turismo del Foro Económico Mundial.

La semana pasada, la IATA, en colaboración con la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo y otros organismos de aviación, acogió el Día de la Aviación celebrado por primera vez en Brasil. "Con un enfoque global, industria y gobierno buscaron la manera de cooperar para asegurar que la aviación brasileña siga siendo un motor clave del crecimiento, operando a niveles cada vez más altos de seguridad, eficiencia y sostenibilidad", dijo Tyler. "Lo que es válido para Brasil también es válido para el resto del mundo. La aviación genera 56,6

millones puestos de trabajo y tiene un impacto económico de 2.2 billones de dólares. Los gobiernos deberían tratar este recurso sabiamente, con medidas fiscales que no perjudiquen el crecimiento, una regulación que facilite el crecimiento y una infraestructura a nivel mundial capaz de adaptarse al crecimiento de manera eficaz".

- IATA -

### **Más información:**

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 internacional.
- Puedes seguirnos en <http://twitter.com/iata2press> para mantenerte actualizado en la industria de la aviación.
- Los Pasajeros por Kilómetro Transportado (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 ya que 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 la región Asia-Pacífico, el mercado doméstico representa el 42% de las operaciones gracias a los grandes mercados de India, China y Japón. En Europa y la 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.
  - FTK: Freight Tonne Kilometres, mide el tráfico real de carga.
  - AFTK: (Available Freight Tonne Kilometers) Toneladas de carga por kilómetro disponibles, mide la capacidad total de carga disponible.
  - FLF: (Freight Load Factor) Factor de carga, es el porcentaje 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, 29,8%, Asia-Pacífico 27,5%, América del Norte 27,3%, Oriente Medio 7,8%, Latinoamérica 5,3%, África 2,4%.

- Los porcentajes del mercado total del tráfico de carga (internacional y doméstico) por región en términos de FKT son: Asia-Pacífico 39,4%, América del Norte 22,7%, Europa 21,8%, Oriente Medio 12,1%, Latinoamérica 2,9%, África 1,3%.