



COMUNICADO

No: 59

Continúa el declive del transporte aéreo de carga

28 de noviembre, 2011 (Ginebra) - La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) ha publicado los resultados del tráfico regular del mes de octubre, que muestran una caída del transporte aéreo de carga del 4,7% respecto al mismo mes del ejercicio anterior, y un incremento de la demanda del tráfico aéreo de pasajeros del 3,6% en comparación a 2010.

“El transporte aéreo de carga es el protagonista de este mes. Desde mediados de año, este segmento ha registrado un descenso del 5% —una gran diferencia respecto a la caída del 1% experimentada por el comercio mundial. El transporte aéreo de carga es uno de los sectores más sensibles a la caída de la confianza empresarial”, declaró Tony Tyler, consejero delegado de la IATA. “La confianza empresarial ha sufrido una gran caída en los últimos meses, al contrario que la producción industrial. Pero la perspectiva de un declive de la actividad económica aumenta la preferencia por medios de transporte más económicos”.

“En contraste con el declive en este sector, la demanda del tráfico aéreo de pasajeros sigue con tendencia positiva, aunque con fuertes diferencias regionales. A pesar de la profunda crisis de la zona euro, las aerolíneas europeas han experimentado un crecimiento de la demanda del 6,4%, superior a la tendencia global. “Europa representa el 29,2% del tráfico mundial de pasajeros, lo que nos hace suponer el débil sustrato del actual crecimiento global”, apuntó Tyler.

Comparación Interanual

	Octubre 2011 vs. octubre 2010						YTD 2011 vs. YTD 2010					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
Internacional	4,6%	7,1%	77,6 %	-4,8%	1,8%	51,4%	7,2%	8,5%	77,8 %	-0,2%	5,7%	50,7%
Doméstico	2,0%	2,4%	80,1 %	-4,4%	-0,7%	28,6%	4,1%	3,0%	79,4 %	-2,5%	-0,1%	28,1%
Total	3,6%	5,3%	78,5 %	-4,7%	1,3%	46,5%	6,0%	6,5%	78,4 %	-0,5%	4,4%	45,8%

Mercado Internacional de Pasajeros

La demanda internacional de pasajeros ha crecido un 4,6% respecto a octubre de 2010, en línea con la tendencia positiva del crecimiento global, aunque a un ritmo más lento.

Los factores de ocupación se han mantenido en el 77,6%, una caída respecto al 79,5% del ejercicio anterior.

- Las **aerolíneas europeas** registraron un incremento del 6,4% —por debajo del 8,1% que creció la capacidad. El factor de ocupación alcanzó el nivel más alto respecto al resto de las regiones (80,2%). Este incremento de la demanda en Europa representa la mitad del crecimiento del mercado internacional en lo que va de año, tanto en capacidad como en tráfico de pasajeros. A pesar de la crisis de la zona euro, el mercado de pasajeros en el Atlántico Norte e interior de Europa ha sido el más fuerte debido, probablemente, al aumento de los viajes de negocios generados por las fuertes exportaciones de los países del norte de Europa.
- Las **aerolíneas norteamericanas** registraron un descenso de la demanda del 1,9%, mientras que la capacidad se mantuvo casi al mismo nivel del mes de octubre de 2010. La reducción de la capacidad de las aerolíneas de los EE.UU. ha sido una de las principales causas de esta caída en el tráfico internacional de pasajeros. El factor de ocupación se situó en el 80,1%, justo por detrás del 80,2% europeo.
- Las **aerolíneas de Asia-Pacífico** registraron un crecimiento de la demanda del 3,8% frente al 7,5% que creció la capacidad, dando como resultado un factor de ocupación del 75,2%. Las aerolíneas asiáticas tuvieron un excelente desempeño debido al fuerte crecimiento de las exportaciones tras la recesión, el año pasado; sin embargo, la debilidad del euro ha fortalecido las exportaciones europeas, provocando un desempeño más débil de las aerolíneas asiáticas respecto a las europeas.
- Las **aerolíneas de Oriente Medio** registraron el mayor crecimiento de la demanda (7,7%), frente al 9,5% que creció la capacidad. El factor de ocupación se situó en el 74,8%.
- Las **aerolíneas latinoamericanas** experimentaron el mayor crecimiento en la capacidad (10,4%). El factor de ocupación se situó en el 76,8%. En términos de crecimiento interanual, el incremento de la demanda (10,5%) registrado por las aerolíneas latinoamericanas sigue siendo el más fuerte, seguido de Europa (9,9%) y Oriente Medio (8,5%).
- Las **aerolíneas africanas** registraron un aumento de la demanda del 4,2%, por debajo del 5,9% que creció la capacidad. El factor de ocupación fue el más débil respecto a las demás regiones (68,2%).

Mercado Doméstico de Pasajeros

La demanda en el mercado doméstico de pasajeros creció un 2,0% respecto a octubre de 2010. La capacidad superó la demanda, mostrando un crecimiento del 2,4% respecto al ejercicio anterior. Este comportamiento se adapta a la tendencia positiva de crecimiento a largo plazo del mercado doméstico (2,0%), pero está muy por debajo del crecimiento registrado tras la recesión (8,0%).

- Las **aerolíneas norteamericanas** redujeron la capacidad en el mercado doméstico en un 1,1%. La débil confianza del consumidor provocó una caída del 0,9%. Las aerolíneas norteamericanas registraron el mayor factor de ocupación (83,6%).

- **India** registró el mayor índice de crecimiento (11,0%) —muy por debajo del 17,1% de crecimiento interanual y del 16,6% que creció la capacidad. El factor de ocupación se situó en el 73,8%.
- El mercado doméstico de **Brasil** cayó hasta el 6,4%, por debajo del crecimiento interanual (15,1%). El factor de ocupación fue el más débil, situándose en el 66,9%.
- El mercado doméstico **japonés** aún no se ha recuperado del impacto del terremoto y tsunami ocurridos en el mes de marzo. La demanda de octubre descendió un 10,0% respecto al año anterior y la capacidad se redujo un 8,8%. Aunque el mercado se está recuperando del impacto inicial (que originó una caída de la demanda de más de un 25 por ciento), la demanda se mantiene un 7% por debajo del nivel del pasado mes de febrero.
- El mercado doméstico **chino** creció un 8,4% respecto al anterior ejercicio, ligeramente por debajo del 8,8% que creció la capacidad. El factor de ocupación se situó en el 83,1%. Esta cifra representa un aumento de 8 puntos porcentuales sobre el nivel de utilización de las flotas chinas alcanzado hace tan solo tres años, y juega un importante papel en el aumento de la rentabilidad de las aerolíneas chinas.

Mercado de Carga (Doméstico e Internacional)

La pérdida de confianza de los gerentes de compras en el sector industrial a su nivel más bajo desde 2009 parece haber influido en la decisión de utilizar otros medios de transporte como el marítimo —más económico, a pesar de ser más lento—, en detrimento del transporte aéreo, que descendió un 4,7% en octubre respecto al año anterior.

- Las aerolíneas han respondido a la menor demanda reduciendo su flota de carga. Sin embargo, esta medida no ha frenado la caída de cinco puntos en el factor de ocupación de carga en comparación con el pico a principios de 2010. El origen de esta caída es el aumento de la capacidad que proporcionan los aviones de pasajeros de fuselaje ancho.
- Las compañías aéreas de Asia-Pacífico representan alrededor del 40% del mercado de carga aérea mundial y, aunque son más vulnerables a la volatilidad de los volúmenes de mercancías, siguen beneficiándose del predominio del comercio asiático. Octubre registró el mayor factor de carga (58,8%) —12,3% más que el 46,5% del promedio mundial—, debido al elevado flujo de mercancías desde Asia, región que domina el mercado de carga aérea.

Balance final

“El fin de año nos recuerda el papel fundamental que desempeña la aviación en nuestro mundo globalizado. Familias y amigos se reunirán en los próximos días. Los regalos de navidad viajarán de un país a otro. Los turistas dejarán sus divisas en todos los rincones del planeta. Importantes debates sobre el cambio climático se celebrarán en Durban. Y las conexiones aéreas, que han convertido a nuestro planeta en una comunidad global, facilitarán gran parte de todo ello”, señaló Tyler.

Tyler instó a los gobiernos a reflexionar sobre los importantes beneficios sociales y económicos de la aviación. La aviación genera 33 millones puestos de trabajo y miles de millones de dólares de actividad económica. Este año, más de 2.800 millones de personas y 46 millones de toneladas de carga serán transportados por enlaces aéreos seguros y eficientes.

Las perspectivas económicas para 2012 son inciertas, pero de lo que sí estamos completamente seguros es de la capacidad de la aviación para actuar como catalizador de la actividad económica. Ahora es el momento de que los gobiernos utilicen la aviación de manera estratégica en sus esfuerzos reactivar las economías de nuevo. La implementación de un cielo único europeo, la puesta en marcha del programa de gestión del tráfico aéreo, NextGen, en los EE.UU., y el apoyo a la comercialización de biocombustibles sostenibles para la aviación, son ejemplos de cómo la actuación del gobierno puede generar puestos de trabajo, mejorar el desempeño ambiental y ayudar a asegurar el éxito y los beneficios económicos del sector aeronáutico a largo plazo", dijo 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 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.
- **Mercado Doméstico:** Los Pasajeros por Kilómetro Transportado (RPK) del mercado doméstico representan el 40% del mercado total. Para las aerolíneas norteamericanas es un segmento muy importante, ya que representa el 65% 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 41% 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 algo más del 10% de todas las operaciones. Para las aerolíneas de Oriente Medio, este mercado no es muy significativo, representando tan solo un 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 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 se refieren al tráfico regular internacional y doméstico de todas las aerolíneas del mundo.
- 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 son: Europa 29,2%, Asia-Pacífico 29,2%, América del Norte 26,7%, Oriente Medio 7,2%, Latinoamérica 5,1%, África 2,4%.
- Los porcentajes del mercado del tráfico total de carga (internacional y doméstico) por región en términos de FKT son: Asia-Pacífico 40,7%, Europa 22,1%, América del Norte 22,8%, Oriente Medio 10,1%, Latinoamérica 3,1%, África 1,2%.