



COMUNICADO

No: 2

Aumenta la demanda de pasajeros en 2012 y caen los volúmenes de carga

31 de enero 2013 (Ginebra) - Las estadísticas del tráfico aéreo relativas a 2012 publicadas hoy por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) muestran un crecimiento de la demanda de pasajeros del 5,3% interanual y una caída del 1,5% en la demanda de los volúmenes de carga.

El 5,3% de incremento en la demanda de pasajeros es ligeramente inferior respecto al 5,9% de 2011, pero se sitúa por encima del 5% de crecimiento medio registrado en los últimos veinte años. El factor de ocupación alcanzó el 79,1%, cerca de los niveles récord. La demanda en los mercados internacionales creció a un ritmo más rápido (6,0%) que el transporte doméstico (4,0%). En ambos casos, los mercados emergentes fueron los principales impulsores del crecimiento.

La demanda de carga cayó por segundo año consecutivo tras registrar un descenso del 1,5% respecto a 2011 y la caída del 0,6% experimentada ese mismo año. El factor de ocupación en este sector fue del 45,2%.

"A pesar de las malas noticias económicas, la demanda de pasajeros registró un fuerte crecimiento en 2012, demostrando la importancia de la conectividad global del transporte aéreo. Así mismo, los elevados factores de ocupación, rozando casi niveles récord, muestran la cuidadosa gestión de la capacidad que llevan a cabo las aerolíneas. Esta combinación, crecimiento y alta utilización de los aviones, ha generado un beneficio de 6.700 millones de dólares en 2012, a pesar de los altos precios del combustible. Pero el escaso margen neto del 1,0% solo permite que el sector se mantenga a flote", declaró Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

"En contraste con el crecimiento de los mercados de pasajeros, el mercado de carga aérea se contrajo un 1,5%. La industria sufrió un doble golpe. El comercio mundial se redujo de forma drástica. Y un cambio en la naturaleza de los productos comercializados favoreció el transporte marítimo. Hay que resaltar la contribución del desarrollo del comercio entre Asia y África al fuerte crecimiento que registraron las aerolíneas basadas en Oriente Medio (14,7%) y África (7,1%)", añadió Tyler.

Mercado Internacional de Pasajeros

La demanda internacional de pasajeros aumentó un 6,0% en 2012. Los mercados emergentes registraron el mayor crecimiento, especialmente en Oriente Medio (15,4%), Latinoamérica (8,4%) y África (7,5%). La capacidad creció a un ritmo más lento que la demanda (4,0%) impulsando el factor de ocupación internacional hasta un nivel casi récord (78,9%).

Las aerolíneas de **Asia-Pacífico** registraron un crecimiento de la demanda de pasajeros del 5,2% en 2012, superior al 4,0% de 2011 (cifra afectada por el tsunami ocurrido en Japón). El comportamiento en 2012 está en línea con la media global y representa una quinta parte del crecimiento total del sector. Tras un lento comienzo, la recuperación de la economía china y el fortalecimiento de las exportaciones e

importaciones asiáticas contribuyeron al repunte del cuarto trimestre. La capacidad creció tan sólo un 3,0%, manteniendo el factor de ocupación en un promedio saludable del 77,5%.

En **Europa**, las aerolíneas registraron un crecimiento del 5,3% en 2012, muy por debajo del 9,5% alcanzado en 2011, debido, sobre todo, al transporte de largo recorrido de las aerolíneas de la eurozona (dentro de la UE, los viajes se estancaron debido al lento crecimiento económico). Las aerolíneas de los países fuera de la eurozona, principalmente Turquía, generaron una cuarta parte del crecimiento del tráfico aéreo europeo internacional. La capacidad aumentó un 3,1%, impulsando el factor de ocupación hasta el 80,5% de promedio anual. A pesar del difícil panorama económico, los resultados han sido mejores de lo esperado gracias a la consolidación de la industria en combinación con otros factores.

Las aerolíneas **norteamericanas** experimentaron el menor crecimiento del tráfico internacional de pasajeros (1,3%, frente al 4,1% en 2011). La reestructuración, consolidación y una firme gestión de la capacidad (que se redujo un 0,3%) impulsaron el factor de ocupación hasta el nivel más alto (82,0%), estimándose un beneficio de 2.400 millones de dólares.

Las aerolíneas de **Oriente Medio** contribuyeron en casi un tercio a la expansión total del mercado internacional de pasajeros (15,4%, por encima del 8,9% en 2011 afectado por la primavera árabe), gracias a un crecimiento de la capacidad del 12,5%, que situó el factor de ocupación en el 77,4%. Las aerolíneas de la región aumentaron la conectividad de sus *hubs* gracias a incrementos significativos tanto en la red de destinos como en la frecuencia. Pese a la expansión, el coeficiente de ocupación indica que el crecimiento es sostenible y que las aerolíneas de la región atraen con éxito a nuevos pasajeros.

Las aerolíneas **latinoamericanas** registraron un crecimiento en la demanda del 8,4% en 2012, el segundo más fuerte después de Oriente Medio, impulsado por el aumento de ingresos y la caída del desempleo, principalmente, en Brasil. La capacidad creció más lentamente (7,5%) y el factor de ocupación alcanzó el 77,9%.

Las aerolíneas **africanas** experimentaron un sólido crecimiento en el mercado internacional de pasajeros en 2012 (7,5%) gracias a la expansión económica del continente. La capacidad creció un 7,1%, ligeramente por debajo de la demanda, mejorando el factor de ocupación, que alcanzó el 67,1%, aunque sigue siendo el más débil de todas las regiones.

Mercado Doméstico de Pasajeros

El transporte aéreo doméstico de pasajeros creció un 4,0% en 2012. China (9,5%) y Brasil (8,6%) fueron los principales protagonistas. India fue el más débil con una contracción del 2,1% respecto a 2011. El crecimiento total de la capacidad (3,8%) se comportó en línea con la demanda (4,0%) y el factor de ocupación se situó en el 79,5%.

El mercado doméstico de **EE.UU.** creció un 0,8% en 2012 (frente al 1,5% en 2011). La capacidad creció justo la mitad (0,4%), impulsando el factor de ocupación hasta el 83,4%, el más fuerte entre los principales mercados. La desaceleración refleja la madurez y el moderado crecimiento económico del mercado de EE.UU., que representa aproximadamente la mitad del mercado doméstico total.

China y Brasil registraron el mayor crecimiento de la demanda en 2012 (9,5% y 8,6% respectivamente). La capacidad creció en ambos mercados, pero en China, ésta superó a la demanda (11,3%), mientras que en Brasil, la capacidad creció un 4,8%. Sin embargo, el factor de ocupación se mantuvo firme en China (80,9%) y muy por encima de Brasil (71,8%).

El mercado doméstico de **Japón** registró un crecimiento de la demanda del 3,6% en 2012, mientras que la capacidad creció el 2,3%. La demanda doméstica japonesa sigue afectada por una economía débil y estancada a causa del terremoto y el tsunami de 2011. El mercado doméstico de Japón permanece un 7% por debajo de los niveles antes del tsunami y con el factor de ocupación más débil (62,0%) entre los principales mercados domésticos.

El mercado doméstico de **India** se contrajo un 2,1% respecto a 2011. El débil crecimiento económico se vio agravado por el aumento de los costes operacionales, una infraestructura insuficiente, impuestos elevados y regulaciones onerosas. El incremento de la capacidad se contrajo al 0,3% (respecto al 16,2% en 2011) y el factor de ocupación promedio fue del 72,9%.

Mercado de Carga (Doméstico e Internacional)

Los mercados de carga aérea cayeron por segundo año consecutivo, un 1,5% en 2012 tras la caída del 0,6% en 2011. El transporte de carga aérea se ha visto afectado por la desaceleración en el comercio mundial y cambios en la naturaleza de las mercancías transportadas. La expansión de las economías emergentes ha impulsado la demanda de productos a granel que favorecen el transporte marítimo, a la par que la debilidad económica en Occidente ha reducido la demanda de bienes de consumo de alto valor transportados por vía aérea. La capacidad de carga creció sólo un 0,2%, y el factor de ocupación fue del 45,2%.

Las aerolíneas de **Asia-Pacífico**, principales actores en el mercado de carga aérea, registraron una caída del 5,5% en la demanda y una contracción de la capacidad del 2,4%. Como centro de fabricación más importante del mundo, la región sufrió la desaceleración de la demanda desde los mercados occidentales. Si bien el factor de ocupación se mantuvo en el nivel más alto respecto a las demás regiones (56,1%), experimentó la mayor caída, perjudicando la rentabilidad en el sector de carga.

Las aerolíneas **europeas y norteamericanas** vieron, también, caídas en la demanda (2,9% y 0,5%, respectivamente). Las aerolíneas europeas aumentaron su capacidad un 0,3%, provocando la caída del factor de ocupación al 47,2%. Las aerolíneas norteamericanas lograron reducir la capacidad un 2,0%, por encima de la caída de la demanda, pero el factor de ocupación se mantuvo en el 35,0%, el segundo más débil.

Las aerolíneas **latinoamericanas** sufrieron una caída del 1,2% en la demanda de carga, mientras que la capacidad creció un 4,9%, provocando la caída del factor de ocupación hasta el 38,3%.

Las aerolíneas de **Oriente Medio y África** se beneficiaron de nuevas rutas comerciales y el desarrollo de vínculos comerciales entre las dos regiones. La demanda de carga creció un 7,1% y un 14,7% respectivamente, superando ambas regiones los niveles de 2011 (Oriente Medio creció un 8,2% y África se contrajo un 2,1%). La capacidad en Oriente Medio creció más que la del resto de las regiones (11,4%), aún así, el factor de ocupación mejoró hasta el 44,8%. La capacidad en África creció un 9,2%, superando a la demanda, y el factor de ocupación cayó tan sólo hasta el 24,7%, el más bajo de todas las regiones con diferencia.

Balance Final

"Hemos entrado en 2013 con un poco más de optimismo, aunque cauteloso. La confianza empresarial es alta. La situación de la zona euro es más estable de lo que era hace un año, y EE.UU. ha evitado el precipicio fiscal. Pero el viento aún sopla en contra. No se ve el final de la subida de los precios del combustible, y se prevé un crecimiento del PIB de tan sólo un 2,3%. Pese a ello, esperamos que la mejora de la confianza empresarial ayude a recuperar el terreno perdido desde 2012. Y el impulso a finales de año debería conducir a un crecimiento en el mercado de pasajeros cercano al 5% histórico. En 2013 no veremos una mejora de la rentabilidad pero sí deberíamos ver una cierta mejora respecto a 2012", señaló Tyler.

En su pronóstico de diciembre para 2013, la IATA prevé un 4,5% de crecimiento en los mercados de pasajeros y un 1,4% de crecimiento en la demanda de carga. Esto contribuirá a una mejora de la rentabilidad desde los 6.700 millones de dólares (1,0% de margen de beneficio neto) en 2012 a los 8.400 millones de dólares (1,3% de margen de beneficio neto) en 2013.

Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los Editores:

- La 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, donde 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 Asia-Pacífico, el mercado doméstico representa el 42% de las operaciones gracias a los grandes mercados de India, China y Japón. En Europa y 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, miembros o no 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: Asia-Pacífico 31,0%, América del Norte 26,5%, Europa 25,3%, Oriente Medio 8,7%, Latinoamérica 6,0%, África 2,5%.
- Los porcentajes del mercado total del tráfico de carga (internacional y doméstico) por región en términos de FKT son: Asia-Pacífico 39,1%, América del Norte 24,1%, Europa 20,6%, Oriente Medio 11,8%, Latinoamérica 3,2%, África 1,2%.