



COMUNICADO

No: 30

El crecimiento de la demanda se ralentiza

2 de Julio, 2012 (Ginebra) -- La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) ha publicado los resultados del tráfico aéreo internacional relativos al mes de mayo, que muestran una tendencia general a la baja en línea con el deterioro de la economía global.

Mientras que la demanda de pasajeros creció un 4,5% por encima de los niveles de mayo de 2011, el incremento fue prácticamente nulo en comparación con el mes de abril. La capacidad aumentó un 4,0% y el factor de ocupación se situó en el 77,6%, por debajo del nivel histórico registrado en abril.

La demanda del transporte de carga de mayo cayó un 1,9% respecto al año anterior. En comparación con abril, el mercado de carga se contrajo un 0,4%. Los mercados de carga tocaron fondo en el cuarto trimestre de 2011. Desde entonces, se han movido lateralmente, experimentando una mejora de tan solo el 1,5% en el mes de mayo. El factor de carga se situó en el 45,3%, sin cambios respecto al mes anterior pero 1,2 puntos porcentuales por debajo de los niveles de mayo de 2011.

"La industria aérea es muy frágil. El alivio por la bajada de los precios del petróleo es una buena noticia. Por desgracia, la suavidad en el mercado del petróleo aparece como telón de fondo de los temores de deterioro de la economía europea. La confianza empresarial y del consumidor están cayendo. La ralentización de la demanda y unos factores de ocupación más suaves son una muestra de ello. Esto no augura nada bueno para la rentabilidad de la industria. Se espera un beneficio de 3.000 millones de dólares para las aerolíneas en 2012 sobre unos ingresos de 631.000 millones de dólares, lo que representa un pequeñísimo margen del 0,5%", dijo Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

Mercado Internacional de Pasajeros

La demanda internacional de pasajeros creció un 5,6% en comparación con mayo de 2011. Una cifra muy inferior al 7,1% registrado en abril. Todas las regiones, excepto Oriente Medio, experimentaron un crecimiento lento de la demanda de pasajeros en mayo respecto a abril. No obstante, el aumento de la capacidad del 4,1% ayudó a mejorar los factores de ocupación, que se situaron en el 77,0% respecto al 75,9% en mayo de 2011.

- Las aerolíneas **europeas** registraron un crecimiento del 4,1% en los vuelos internacionales en comparación con el ejercicio anterior, muy por debajo del 5,7% del crecimiento interanual registrado en abril. El factor de ocupación fue del 78,5%, un 1,5 puntos porcentuales por delante del promedio global. El crecimiento del tráfico de las aerolíneas europeas se detuvo a finales de 2011. Desde el comienzo de 2012, la

tendencia de crecimiento ha sido básicamente plana, en línea con el pesimismo económico en todo el continente.

- Las aerolíneas **norteamericanas** experimentaron un incremento del 1,5% en la demanda internacional de mayo en comparación con el año anterior. Esta cifra es inferior, pero prácticamente invariable, respecto al 1,6% de crecimiento interanual registrado en abril. El factor promedio de ocupación para los transportistas de la región alcanzó el 82,1%, el más alto de todas las regiones. Esta cifra muestra una estricta gestión de la capacidad que apoya la última revisión al alza del pronóstico de beneficios hasta los 1.400 millones de dólares (ligeramente superior a los 1.300 millones de dólares previstos en 2011 por las aerolíneas de la región).
- Las aerolíneas de **Asia-Pacífico** mostraron una expansión de la demanda del 5,5% respecto al mismo período del año anterior, y superior al incremento del 3,1% de la capacidad, impulsando el factor de ocupación hasta el 75,4%. En abril, las aerolíneas de la región registraron un crecimiento del 8,6% —una cifra fuertemente sesgada por el impacto del terremoto y el tsunami en Japón en 2011. En comparación con abril, la demanda cayó un 0,8%, y el factor de ocupación cayó 0,4 puntos porcentuales.
- Las aerolíneas de **Oriente Medio** registraron el mayor crecimiento (15,8%), superando el incremento de la capacidad del 11,9%. El factor de ocupación fue el segundo más débil de todas las regiones (74,0%) —una mejora, sin embargo, de 0,4 puntos porcentuales respecto a abril. Las aerolíneas de Oriente Medio fueron las únicas que registraron un crecimiento acelerado de la demanda en comparación con abril, que registró un crecimiento del 15,2%.
- Las aerolíneas **latinoamericanas** experimentaron un sólido crecimiento del 7,4%, por encima del incremento del 5,5% de la capacidad. El factor de ocupación se situó en el 77,1%, 1,4 puntos porcentuales más que en mayo de 2011.
- Las aerolíneas **africanas** registraron un incremento de la demanda del 9,7% en comparación con mayo de 2011, por debajo del 11,8% de la capacidad. El factor de ocupación se situó en el 62,9%.

Mercado Doméstico de Pasajeros

Los mercados domésticos crecieron un poco menos de la mitad de la tasa de los mercados internacionales, el 2,7% —muy por debajo del 4,1% de crecimiento interanual registrado en abril. El factor de ocupación se situó en el 78,8%, un 0,8% por debajo del 79,6% en mayo de 2011.

- **Japón** experimentó el mayor crecimiento con una subida del 14,8% interanual. Aun corrigiendo el impacto del terremoto y el tsunami, la IATA estima que el tráfico interno japonés habría experimentado una mejora interanual del 4%. El factor de ocupación (58,4%) fue el más bajo respecto a los principales mercados domésticos.
- La demanda doméstica de **China** cayó hasta las tasas de crecimiento de principios de 2011, mostrando la ralentización de la economía china. El tráfico creció un 4,4% frente al 8,3% que aumentó la capacidad, haciendo caer el factor de ocupación hasta el 78,6%. En comparación con abril, la demanda doméstica permaneció prácticamente invariable.
- El mercado doméstico de **Estados Unidos** cayó un 0,1% en mayo, mientras que la capacidad creció un 0,3%. El factor de ocupación cayó ligeramente hasta el 84,3%, no obstante, fue el más alto de todos los mercados domésticos.

- **Brasil** registró el mayor crecimiento después de Japón, con un aumento del tráfico del 7,2% y un 6,7% de la capacidad. El factor de ocupación subió hasta el 65%. Sin embargo, el crecimiento cayó un 3,1% respecto al mes de abril
- El tráfico doméstico en **India** creció tan solo un 0,1% interanual, pero cayó un 2,7% respecto a abril. El factor de ocupación se situó en el 76,8%

Mercado de Carga (Doméstico e Internacional)

Los mercados de carga aérea se situaron un 1,9% por debajo de los niveles de mayo del ejercicio anterior. En comparación con abril, se produjo una contracción del 0,4%. Desde una perspectiva más amplia, el transporte de carga aérea ha mejorado un 1,5% desde que tocó fondo en 2011. Pero este crecimiento sólo se ha producido en las compañías de Oriente Medio.

- Las aerolíneas **europeas** registraron la mayor caída en el tráfico de carga, experimentando una disminución del 5,7% en comparación con el ejercicio anterior y un aumento del 1% de la capacidad. Las aerolíneas **norteamericanas** tuvieron una caída del 1,9% en la demanda mientras que la capacidad se recortó un 1,6%. Las aerolíneas de **Asia-Pacífico** experimentaron un descenso del 4,1% de la demanda en mayo en comparación con el ejercicio anterior, mientras que la capacidad cayó sólo un 1,7%.
- Las aerolíneas **latinoamericanas** registraron una subida de la demanda del 0,2% y del 0,5% en la capacidad.
- La demanda de las aerolíneas de **Oriente Medio** creció un 12,4% que superó el incremento del 11,7% de la capacidad. La mitad del crecimiento de los mercados de carga en lo que va de año se ha producido en esta región.
- Los datos de las aerolíneas **africanas** no estarán disponibles hasta el próximo mes.

Balance final

Evidencia de la importancia de la aviación:

- La cumbre Rio+20 reunió a más de 22.000 delegados para discutir el futuro de nuestro planeta.
- Cerca de 15.000 atletas, más de 20.000 medios de comunicación y muchos más espectadores convergerán en Londres con motivo de los Juegos Olímpicos.
- Y se prevé que 600 millones de personas se desplacen en avión durante julio y agosto para visitar a sus familias, por viaje de negocios, turismo o para buscar nuevas oportunidades de trabajo.

“Ya sea para unir a las personas o transportar mercancía en todo el mundo, la aviación es de vital importancia en la vida moderna. Los líderes del G-20 reconocen el papel crítico de la aviación, que es la columna vertebral de los viajes y el turismo, y un vehículo para la creación de empleo, el crecimiento económico y el desarrollo. Ahora, necesitamos que los gobiernos pasen del reconocimiento a la acción con políticas fiscales que no destruyan el crecimiento, regulaciones que favorezcan el crecimiento e infraestructuras que se adapten al crecimiento”, 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% del mercado total. Para las aerolíneas norteamericanas es un segmento muy importante, 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 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 12% respectivamente de todas las operaciones. Para las aerolíneas de 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, 28,9%, Asia-Pacífico 28,2%, América del Norte 27,7%, Oriente Medio y un 7,8%, Latinoamérica 5,2%, África 2,2%.
-
- Los porcentajes del mercado total del tráfico de carga (internacional y doméstico) por región en términos de FKT son: Asia-Pacífico 39,0%, Europa 21,9%, América del Norte 23,3%, Oriente Medio 11,4%, Latinoamérica 3,0%, África 1,3%.