



COMUNICADO

No: 48

El huracán Sandy se suma en octubre a los problemas que enfrenta la industria

29 de noviembre, 2012 (Ginebra) – La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) ha publicado los resultados del tráfico aéreo internacional relativos al mes de octubre, que muestran el continuo debilitamiento del crecimiento del tráfico de pasajeros y un deterioro significativo de la demanda de carga.

La demanda de pasajeros aumentó un 2,8% respecto a octubre de 2011, pero se contrajo un 0,5% respecto a septiembre. La capacidad aumentó un 2,3% con respecto al mismo período del año pasado, y el factor de ocupación aumentó 0,4 puntos porcentuales, hasta el 78,8%.

La demanda de octubre en el transporte aéreo de carga cayó un 3,5% respecto al ejercicio anterior y se contrajo un 2,2% respecto a septiembre. El factor de ocupación se debilitó hasta el 46,1% desde el 46,7% del año anterior.

"La desaceleración del comercio mundial y la debilidad de la confianza empresarial afectan la demanda del transporte aéreo. A esto hay que sumar el fuerte impacto del huracán Sandy en el transporte doméstico de los EE.UU. y del Atlántico Norte con repercusiones a nivel mundial", declaró Tony Tyler, consejero delegado de la IATA. "Las aerolíneas hacen frente a la debilidad de la demanda de pasajeros mediante una gestión más estricta de la capacidad con el fin de mantener altos los factores de ocupación. Pero la rápida caída en el transporte aéreo de carga excede la capacidad de respuesta de la industria".

Comparación interanual	Octubre 2012 vs. Octubre 2011						YTD 2012 vs. YTD 2011					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
Internacional	3,2%	2,2%	78,3%	-3,8%	-2,0%	50,5%	6,1%	4,2%	79,2%	-2,5%	1,0%	48,9%
Doméstico	2,1%	2,5%	79,8%	-1,4%	-2,9%	29,4%	4,0%	3,7%	79,6%	0,7%	-1,4%	28,8%
Total Mercado	2,8%	2,3%	78,8%	-3,5%	-2,2%	46,1%	5,3%	4,0%	79,4%	-2,0%	0,5%	44,7%

Mercado Internacional de Pasajeros

En octubre, la demanda internacional de pasajeros creció un 3,2% en comparación con el mismo período del año anterior, pero se contrajo un 0,2% respecto a septiembre. La demanda se debilitó en varias regiones en comparación con el mes anterior, en algunos casos debido al impacto del huracán Sandy, que azotó la costa este de los EE.UU. a finales de octubre. La

capacidad internacional creció un 2,2% interanual y el factor de ocupación aumentó 0,8 puntos porcentuales, hasta el 78,3%.

- Las **aerolíneas europeas** registraron un crecimiento del 2,6% en el tráfico internacional con respecto a octubre de 2011, el mayor crecimiento entre las principales regiones, aunque por debajo del 5,5% del crecimiento interanual registrado en septiembre. El factor de ocupación se situó en el 80,9%, el segundo más alto de todas las regiones. En comparación con septiembre, las aerolíneas europeas experimentaron un descenso del 1,6% en el tráfico de pasajeros a consecuencia del impacto del huracán Sandy en los viajes transatlánticos, pero la tendencia de crecimiento ha estado latente a pesar del débil o nulo crecimiento económico de muchas economías europeas.
- El tráfico internacional de las **aerolíneas norteamericanas** creció un 0,2% respecto a octubre de 2011 y tras el incremento del 2,1% en septiembre. Sin embargo, la capacidad se redujo un 2,2% debido al impacto del huracán, y el factor de ocupación subió 2 puntos porcentuales, hasta el 82,2%, el más alto de todas las regiones. La demanda se redujo un 0,9% respecto a septiembre.
- Las **aerolíneas de Asia-Pacífico** experimentaron un aumento del 1,4% respecto a octubre de 2011, y se mantuvo sin cambios respecto a la tasa interanual de septiembre. La fuerte competencia en los mercados de larga distancia podría haber frenado el crecimiento de las aerolíneas de la región. La reducción de la capacidad de asientos en los vuelos internacionales por parte de las aerolíneas de India ha podido contribuir también a este debilitamiento. El tráfico aumentó un 1,1% respecto a septiembre.
- Las **aerolíneas de Oriente Medio** experimentaron el mayor crecimiento (12,4% interanual), aunque fue acompañado de un aumento de casi el 12,1% en la capacidad, provocando un incremento del factor de ocupación de tan sólo 0,2 puntos porcentuales, hasta el 75%. En comparación con septiembre, el tráfico aumentó un 1,1%.
- Las **aerolíneas latinoamericanas** registraron un crecimiento del 6,8%, el segundo mejor de todas las regiones, aunque fue superado por un incremento en la capacidad del 7,6%, empujando al factor de ocupación hasta el 76,2% desde el 76,8%. En comparación con septiembre, el tráfico se contrajo un 0,5%. El continente, dependiente de las exportaciones, sigue siendo vulnerable a la caída de la demanda mundial, pero en el segundo semestre del año las economías más importantes, como Brasil, han mostrado signos de aceleración económica. En septiembre, la consecutiva expansión trimestral del PIB marcó un repunte de la economía brasileña, ayudando a mantener la demanda del transporte aéreo de pasajeros.
- El tráfico aéreo de las **aerolíneas africanas** creció un 2,8% respecto a octubre de 2011, mientras que la capacidad se incrementó un 2,4%, impulsando el factor de ocupación 0,3 puntos porcentuales, hasta el 67,7%, el más bajo de todas las regiones. La demanda se redujo un 0,4% respecto a septiembre.

Mercado Doméstico de Pasajeros

Los mercados domésticos subieron un 2,1% en octubre en comparación con el año anterior, y por debajo del 2,5% interanual registrado en septiembre. La tendencia de crecimiento del

mercado doméstico ha sido débil la mayor parte de 2012. La demanda doméstica se contrajo un 0,9% entre septiembre y octubre, en parte debido al impacto del huracán Sandy en el mercado doméstico de los EE.UU. La debilidad en India, Japón y los EE.UU. contrasta con el fuerte crecimiento experimentado en China y Brasil.

- El tráfico aéreo de los **EE.UU.** cayó un 0,7% en octubre, frente a la reducción de la capacidad del 1,1%, empujando al factor de ocupación hasta el 84%, el más alto de todos los mercados domésticos. La IATA estima que dos terceras partes de los pasajeros afectados por el huracán Sandy pertenecen al sector doméstico estadounidense. La demanda se contrajo un 1,1% respecto a septiembre.
- El mercado doméstico de **China** se ha seguido recuperando de la recesión sufrida a principios de este año, experimentando un crecimiento del 7,5% respecto a octubre de 2011. La capacidad creció hasta el 11%, provocando una caída del factor de ocupación de 2,6 puntos porcentuales, hasta el 80,6%, aunque sigue estando entre los más altos del mercado doméstico. La demanda se contrajo un 1,5% respecto a septiembre.
- El mercado doméstico de **Japón** cayó un 0,5% respecto al mismo periodo del año anterior, pero creció un 1,5% respecto a septiembre. La capacidad aumentó un 2,6% interanual y el factor de ocupación se situó en el 66,8%, el más bajo del sector doméstico. El mercado todavía no se ha recuperado del impacto del terremoto y el tsunami de 2011. Por otra parte, la desaceleración del comercio mundial afecta negativamente a la demanda doméstica de este país que depende de las exportaciones.
- **Brasil** experimentó el mayor crecimiento de la demanda doméstica (9,8%). La capacidad subió un 0,9%, empujando el factor de ocupación 6 puntos porcentuales, hasta el 73,2%. Este buen resultado es un indicio de la recuperación económica de Brasil. El tráfico doméstico creció un 0,2% respecto a septiembre.
- El tráfico doméstico de **India** cayó un 12,4% en octubre en comparación con el año pasado, el peor desempeño en el sector doméstico, reflejando la debilidad de la economía y la lucha de las aerolíneas nacionales. La capacidad se contrajo un 7,3% y el factor de ocupación cayó 4,1 puntos porcentuales, hasta el 70,1%.

Mercado de Carga (Doméstico e Internacional)

La demanda del transporte aéreo de carga experimentó una fuerte caída del 3,5% en octubre respecto al ejercicio anterior y tras la subida del 0,9% en septiembre. La debilidad de la demanda siguió centrándose en las aerolíneas de Asia-Pacífico, mientras que las aerolíneas de Oriente Medio experimentaron un fuerte crecimiento de la misma. Las aerolíneas redujeron la capacidad de carga un 0,9% en octubre en comparación con el mes de septiembre, sin embargo, esta medida no ha sido suficiente para compensar el descenso de la demanda, y los factores de ocupación, a diferencia del mercado de pasajeros, han comenzado a debilitarse.

- Las aerolíneas de **Asia-Pacífico** registraron la mayor caída de la demanda con un 6,8% en octubre respecto al ejercicio anterior. Por su parte, la capacidad se contrajo un 4,6%. Entre septiembre y octubre, dos tercios de la caída en los volúmenes globales de carga aérea fueron registrados por las aerolíneas de Asia-Pacífico debido al descenso en las exportaciones de productos asiáticos por la debilidad económica global. La demanda de las aerolíneas **norteamericanas** cayó un 5,3% y la capacidad, un 5,4%. Las aerolíneas **européas** registraron una caída del 4,3% en la demanda, con un descenso del 1,7% en

la capacidad. Desde el cuarto trimestre de 2011, las aerolíneas europeas han experimentado un incremento de la demanda de tan solo el 1%.

- Las aerolíneas de **Oriente Medio** registraron una subida del 13,4% en la demanda y un 8,6% en la capacidad, impulsando el factor de ocupación 2 puntos porcentuales, hasta el 46,4%.
- La demanda de las aerolíneas de **Latinoamérica** subió un 0,9%, un aumento superado por la capacidad, que creció un 8,6%, provocando una caída del factor de ocupación de 3 puntos porcentuales, hasta el 39,3%.
- Las aerolíneas **africanas** registraron una caída del 0,5% en la demanda y un aumento de 2,7% en la capacidad. El factor de ocupación (26,6%) fue el más débil de todas las regiones.

Balance final

El huracán Sandy ha sido la gran noticia del mes de octubre para la industria de la aviación. Cerca de 17.000 vuelos fueron cancelados en los cinco aeropuertos más afectados (los tres aeropuertos de Nueva York: John F. Kennedy, Newark y La Guardia, así como Washington-Dulles y Filadelfia). En el punto álgido de la tormenta, el lunes 29 de octubre, el 8-9% de la capacidad mundial tocó suelo, lo que equivale a 1,6 millones de asientos-kilómetro ofertados.

Una estimación conservadora sitúa las pérdidas en 500 millones de dólares a consecuencia del huracán. Si bien habría un ahorro del combustible no utilizado, hay que tener en cuenta los costes adicionales, como aquellos para la atención de pasajeros y tripulaciones.

"La pérdida de vidas humanas y la destrucción provocada por el huracán Sandy permanecerá en nuestras mentes. La industria del transporte aéreo también ha sufrido un duro golpe teniendo que hacer frente a unas pérdidas de 500 millones de dólares en un momento en que menos se lo pueden permitir", señaló Tyler. "Al mismo tiempo, la cancelación de miles de vuelos ha demostrado cómo el mundo está conectado a través de la aviación. Las cancelaciones de vuelos directos alcanzaron aeropuertos tan distantes como Singapur, Johannesburgo o Santiago. Se cancelaron reuniones, los envíos de mercancías se retrasaron, las conferencias fueron aplazadas y las cadenas de suministro se pararon. Un buen funcionamiento de la industria de la aviación es un componente esencial de la vida moderna actual que a menudo se da por sentado".

La aviación genera 57 millones de puestos de trabajo y tiene un impacto económico de 2,2 billones conectando pasajeros y mercancías a través de 35.000 rutas.

- IATA -

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 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 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: Europa 29%, Asia-Pacífico 29,3%, América del Norte 25,9%, Oriente Medio 7,9%, Latinoamérica 5,5%, África 2,4%.
- Los porcentajes del mercado total del tráfico de carga (internacional y doméstico) por región en términos de FKT son: Asia-Pacífico 39,1%, América del Norte 22,5%, Europa 22%, Oriente Medio 12,1%, Latinoamérica 3,2%, África 1,2%.