



COMUNICADO

No: 12

Fuertes resultados en febrero -Pero la previsión sigue siendo débil-

3 de abril, 2012 (Ginebra) – La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) ha publicado los resultados del tráfico aéreo internacional de febrero 2012, que muestran una mejora de la demanda de pasajeros con un incremento del 8,6% y un aumento del 5,2% en la demanda del transporte aéreo de carga, en comparación con el mismo mes del ejercicio anterior.

La debilidad del tráfico aéreo durante la primavera árabe del año pasado y la celebración este año del carnaval brasileño un mes antes que en 2011, han inflado los resultados de febrero y distorsionado la comparación con el periodo anterior. La demanda de carga también ha sido objeto de una distorsión positiva debido a la celebración del Año Nuevo chino en enero, que causó el aplazamiento de algunas entregas al mes de febrero. En comparación con los datos de enero de 2012, el panorama es mucho más moderado, con un aumento de la demanda de pasajeros del 0,4% y una caída de la demanda de carga de un 1,2%.

La capacidad de pasajeros global creció un 7,4% en comparación con el ejercicio anterior, y por detrás del incremento del 8,6% de la demanda, repercutiendo positivamente en los factores de ocupación, que se han situado en el 75,3% —mejor que el 74,4% registrado en febrero de 2011.

La demanda de carga sigue siendo relativamente estable, tendencia que comenzó en septiembre de 2011 y que es consistente con la mejora de la confianza empresarial.

"El panorama es débil. La mejora de la confianza empresarial disminuyó en febrero afectando negativamente al crecimiento de los viajes de negocios y frenando un repunte del transporte de carga. Al mismo tiempo, las compañías aéreas, en su intento de recuperarse de la subida de los precios del petróleo, corren el riesgo de ver su volumen reducido en los mercados sensibles al precio. Las débiles condiciones económicas y el aumento de los costes de combustible son un doble golpe difícil de afrontar para una industria que anticipa un margen del 0,5%", declaró Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

Comparación interanual	Febrero 2012 vs. Febrero 2011						YTD 2012 vs. YTD 2011					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
Internacional	9,3%	7,3%	74,4%	5,1%	7,7%	50,0%	7,3%	5,6%	75,6%	-1,6%	3,1%	47,8%
Doméstico	7,6%	7,5%	76,7%	5,7%	4,1%	26,5%	7,0%	5,8%	76,7%	-0,4%	2,2%	26,2%
Total	8,6%	7,4%	75,3%	5,2%	6,9%	44,8%	7,2%	5,7%	76,0%	-1,5%	2,9%	43,0%

Mercado Internacional de Pasajeros

El transporte aéreo internacional se situó en el 9,3% por encima de los niveles de Febrero de 2011. La capacidad aumentó un 7,3% y el factor de ocupación se situó en el 74,4%. Cabe destacar que, a excepción de Asia-Pacífico, la demanda se situó por delante de la capacidad en el resto de las regiones en comparación con febrero de 2011.

- Las **aerolíneas de Asia-Pacífico** registraron un aumento de la demanda del 5,9% y un 6,2% en la capacidad. El factor de ocupación se situó en el 75,4%. Tras un pequeño repunte en los viajes internacionales con motivo del Año Nuevo chino en el mes de enero (6,4% de crecimiento), el tráfico se redujo en febrero.
- A pesar de la persistente crisis soberana y el debilitamiento de la confianza de los consumidores, las **aerolíneas europeas** experimentaron un crecimiento de la demanda internacional del 7,6%, muy por delante del aumento del 5,0% en la capacidad. El factor de ocupación se situó en el 74,4%, significativamente mayor que el 72,6% registrado en febrero de 2011.
- El tráfico de pasajeros de las **aerolíneas norteamericanas** registró el crecimiento la demanda más débil (4,9%), aunque por delante del 4,3% que creció la capacidad respecto al ejercicio anterior. El factor medio de ocupación fue el más bajo de todas las regiones (72,1%). Si bien este comportamiento fue débil en comparación con el resto de las regiones, se mostró significativamente mejor que el mes de enero, cuando la demanda internacional se contrajo un 0,3%. Esta mejora se debe a un fortalecimiento de la confianza del consumidor y de las condiciones económicas.
- Las **aerolíneas de Oriente Medio** registraron un crecimiento de la demanda internacional del 23,4%, una cifra distorsionada por el impacto negativo de la primavera árabe en febrero de 2011. La capacidad creció un 16,1% y el factor medio de ocupación experimentó la mejora más significativa, situándose en el 76,9% en febrero de 2012 en comparación con el 72,4% del ejercicio anterior. Eliminando las distorsiones, la región parece haberse recuperado en su totalidad.
- El crecimiento de la demanda y la capacidad de las **aerolíneas africanas** también se muestran distorsionados positivamente por la primavera árabe, registrando un crecimiento del 24,7% y 20,2% respectivamente. El norte de África fue la primera zona afectada por la primavera árabe —principalmente Egipto y Túnez. El factor de ocupación de la región se situó en el 62,7%. A pesar de ser el más bajo de todas las regiones, fue significativamente mejor que el 60,5% registrado en febrero de 2011. Estimamos que las aerolíneas africanas se han recuperado totalmente de las pérdidas resultantes de la primavera árabe.
- Las **aerolíneas latinoamericanas** registraron un aumento del 13,3% en la demanda frente a un incremento del 10,8% en la capacidad. El factor de ocupación se situó en el 78,3%, el más alto de todas las regiones y muy por delante del 76,6% alcanzado en febrero de 2011. Las aerolíneas de la región se beneficiaron sobre todo del aumento de tráfico en las rutas brasileñas con motivo del carnaval.

Mercado Doméstico de Pasajeros

En general, la demanda interna creció un 7,6%, ligeramente por delante del aumento de la capacidad (7,5%). El factor medio de ocupación se situó en el 76,7%, superior al 74,4% alcanzado en las rutas internacionales.

- **Brasil** experimentó el crecimiento más rápido durante el mes febrero en comparación con el ejercicio anterior. La demanda aumentó un 17,9%, aunque por detrás del aumento del 20,9% en la capacidad. El factor de ocupación se situó en el 66,5%, el más débil a excepción de Japón.
- **India** registró el segundo crecimiento más fuerte en el mercado doméstico (12,3%), aunque por detrás del aumento en la capacidad (16,3%) respecto al ejercicio anterior. Sin embargo, las aerolíneas de la India llenaron el 75,4% de los asientos. El fuerte crecimiento del tráfico aéreo enmascara la debilidad financiera a causa de los elevados costes operacionales e impuestos.
- El mercado interno **chino** se situó en un 10,1% por encima de los niveles del ejercicio anterior — pero muy por debajo del 17,3% registrado en enero debido al aumento del tráfico de pasajeros durante el Año Nuevo chino. El factor de ocupación fue el más alto de todos los mercados domésticos (79,3%).
- El mercado doméstico de los **EE.UU.** mejoró considerablemente su comportamiento en febrero, con un crecimiento de la demanda del 5,2%. La capacidad también creció (4,4%) tras haberse mantenido igual durante varios meses. El factor de ocupación se fortaleció hasta el 78,8%.
- El mercado doméstico **japonés** sigue sufriendo el impacto del terremoto y del tsunami del año pasado en combinación con una restricción de la capacidad debido a la reestructuración del sector. La demanda se situó un 8,8% por debajo de los niveles del ejercicio anterior y la capacidad descendió hasta el -6,0%. El factor de ocupación fue el más débil (61,4%) en relación al resto de los mercados domésticos.

Mercado de Carga (Doméstico e Internacional)

- El volumen de carga aérea aumentó un 5,2% en febrero respecto al año anterior debido, principalmente, al aplazamiento de los envíos de carga del mes de enero con motivo de la celebración del Año Nuevo chino y a la comparación con el año anterior, afectado por la débil demanda a causa de la primavera árabe. El volumen de carga aérea registró un descenso del 1,2% respecto al mes de enero.
- Las **aerolíneas de Oriente Medio** lideraron el crecimiento en el sector de carga, con un aumento del 18,2% y otro 18,2% en la capacidad. Sin embargo, **Asia-Pacífico** es la región que más ha contribuido al volumen de crecimiento del transporte de carga en febrero, registrando un aumento del 10,2% interanual.
- Las **aerolíneas europeas y norteamericanas** experimentaron una caída del 1,4% y 0,3% respectivamente. Las **aerolíneas latinoamericanas** registraron el descenso más acusado, con una caída del 3,6% respecto al ejercicio anterior.
- Las **aerolíneas africanas** registraron un crecimiento del 3,2% respecto a la demanda del año anterior, pero con volúmenes muy pequeños.

Balance final

"Terminamos el primer trimestre con una considerable incertidumbre. Si bien la amenaza de un colapso financiero europeo parece más remota que hace unos meses, los riesgos políticos a los que se enfrenta la aviación están creciendo. El rápido aumento del precio del petróleo ya está causando estragos. Reino Unido está incrementando las gravosas tasas aeroportuarias. Europa no facilita las cosas con la inclusión de la aviación internacional en su esquema de comercio de emisiones —un factor extraterritorial capaz de provocar una guerra comercial que nadie puede permitirse. Las condiciones particulares varían de un país a otro, pero todas parten de iniciativas políticas equivocadas marcadas por un exceso de regulación, impuestos excesivos u otros tipos de restricciones a la industria de la aviación, impidiendo su papel catalizador en el crecimiento económico", dijo Tyler.

El último estudio realizado por Oxford Economics sobre los beneficios globales de la aviación muestra que la industria genera 56,6 millones de puestos de trabajo y una actividad económica de 2,2 billones de dólares. El sector aéreo transporta el 35% del valor de los bienes comerciales internacionales, lo que le convierte en un factor determinante en el desarrollo de la economía mundial.

"La aviación ha transformado el mundo en una aldea global. Lo hemos hecho incluso con márgenes de beneficio inferiores al 1% en un marco político de impuestos y restricciones en muchos mercados. La aviación podría lograr mucho más con políticas que permitan mejorar la competitividad y apoyen el crecimiento sostenible", 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 37,0% del mercado total. Para las aerolíneas norteamericanas es un segmento muy importante, ya que representa el 66,5% de todas sus operaciones. En Latinoamérica, el mercado doméstico de pasajeros representa el 47,3% debido, principalmente, al gran mercado brasileño. Para las aerolíneas de la región Asia-Pacífico, el mercado doméstico representa el 42,2% 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 11,6% respectivamente de todas las operaciones. Para las aerolíneas de Oriente Medio, este mercado es apenas significativo, representando tan solo el 5,5% 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).
 - 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, 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 25,4%, Asia-Pacífico 31,3%, América del Norte 26,3%, Oriente Medio 8,3%, Latinoamérica 6,2%, África 2,4%.
- Los porcentajes del mercado total del tráfico de carga (internacional y doméstico) por región en términos de FKT son: Asia-Pacífico 40,2%, Europa 21,7%, América del Norte 23,1%, Oriente Medio 11%, Latinoamérica 2,9%, África 1,1%.