



NOTICIAS

No: 11

La Carga se Estabiliza, Caen los Pasajeros

26 de marzo de 2009 (Ginebra) La International Air Transport Association (IATA) anunció hoy las estadísticas de tráfico internacional para el mes de febrero, que muestran el deterioro continuado de la demanda.

El volumen de pasajeros cayó fuertemente, un 10,1% bajo los niveles de 2008 (desde el 5,6% de enero). La reducción de un 5,9% en la capacidad – la más agresiva desde que comenzó la crisis – no pudo llegar al ritmo de caída de la demanda, empujando a la baja el factor de ocupación hasta el 69,9% (3,2 puntos porcentuales por debajo del mismo mes del año anterior).

El volumen internacional de carga en febrero se situó un 22,1% por debajo de los niveles de 2008. Este es el tercer mes consecutivo con caídas superiores al 20% por debajo de los niveles del año anterior (-23,2 en enero y -22,6 en diciembre).

“Continúa el pesimismo. La fuerte caída del tráfico de pasajeros en febrero muestra la amplitud de la crisis. El tráfico de carga, que comenzó a bajar en junio de 2008, antes de que resultasen afectados los mercados de pasajeros, cuenta ahora con tres meses consecutivos de caída entre el 22 y el 23 por ciento. Podemos haber tocado fondo en la caída de la carga, pero la magnitud de la misma nos indica que tardará tiempo en recuperarse”, dijo Giovanni Bisignani, Director General y CEO de IATA.

Pasajeros

- La reducción de la demanda de transporte internacional superó los ajustes de capacidad en todas las regiones.
- **Las líneas aéreas africanas** sufrieron la mayor caída de demanda (-13,7%) superando los recortes de capacidad más agresivos (-11,8%).
- **Las compañías de Asia-Pacífico** sufrieron una caída del tráfico del 12,8%, superando con creces el 7,8% de ajuste de capacidad. Las economías de la región, dependientes de las exportaciones, continúan sufriendo, lo que afecta tanto a los viajes de negocio como de turismo – particularmente a los destinos de largo alcance. Aunque esto puede haberse visto exagerado por el Nuevo Año Chino (que se celebró en enero de 2009 y febrero de 2008), la fuerte caída desde el 8,4% de enero, muestra la profundización del impacto de la crisis en la región.
- **Las compañías norteamericanas** registraron una caída del 12,0% en la demanda, que también superó el agresivo ajuste de capacidad del -7,1%. La confianza de los consumidores sigue siendo baja en el que es tradicionalmente un mes bajo para los viajes.

- **Las compañías europeas** vieron caer su tráfico en línea con la media mundial en un 10,1%. Los mercados de larga distancia a Estados Unidos y Asia han resultado afectados con particular dureza, reflejando los negativos sentimientos económicos, como los vistos en Alemania, donde la confianza en la economía tocó nuevos mínimos en febrero, y de nuevo este mes.
- **Las líneas aéreas latinoamericanas** son las que ajustaron más la reducción de capacidad (-2,4%) con la caída de la demanda (-3,8%). La caída en las materias primas está afectando al comercio – particularmente con Estados Unidos y Asia.
- **Las compañías de Oriente Medio** resistieron la tendencia de caída de demanda con un aumento del 0,4% en el tráfico internacional de pasajeros. Pero un agresivo incremento de la capacidad del 7,3% empujó los factores de ocupación 4,7 puntos porcentuales a la baja, hasta el 68,1 por ciento.

Carga

- Todos los mercados de carga sufrieron una demanda extremadamente débil como resultado del colapso internacional en el comercio de bienes y los bajos embarques de componentes por parte de los fabricantes. Sin embargo, el nivel de carga aérea parece haber tocado fondo durante los pasados tres meses. Los recientemente anunciados Índices de Directores de Compra en la Eurozona, que son útiles como indicadores para el futuro de la carga aérea, muestran una pequeña e inesperada mejora en marzo – aunque se mantienen en territorio negativo.
- **Las compañías de Oriente Medio** experimentaron la menor caída de la demanda (-4,8%). También fue la única región en incrementar capacidad (+5,4%).
- **Las compañías africanas** registraron los peores resultados con una caída del 30,7% en el tráfico internacional de carga, debido a la pérdida de mercado en rutas de largo radio combinado con el impacto de la recesión económica.
- **Las compañías asiáticas**—las mayores en carga—vieron una caída de la demanda del 24,7% a medida que las industrias de la región, dependientes de las exportaciones de alto valor, resultaban muy afectadas por la caída de la demanda del consumo en los mercados principales de Europa, Estados Unidos y Japón. Las exportaciones japonesas se han reducido prácticamente a la mitad desde los niveles de febrero de 2008.
- **En Europa y Norteamérica** las compañías sufrieron una caída de la demanda de carga del 23,1 y el 21,8% respectivamente. Los estímulos gubernamentales no han conseguido animar todavía la demanda de consumo.
- **Las compañías latinoamericanas** experimentaron una caída del 22,8% en la demanda, debido a la débil demanda de materias primas de la región.

Bisignani recordó a los gobiernos que el transporte aéreo es un catalizador de la actividad económica, y pidió cambios en las políticas para ayudar a estimular la economía jugando su papel de forma efectiva. “Los gobiernos están gastando billones para dar subsidios a los bancos y billones para estimular las economías. En comparación, nuestras peticiones a los gobiernos son efectivas en coste y baratas. En primer lugar, el transporte aéreo necesita una estructura impositiva que ayude a preservar el empleo en el sector y permita al transporte aéreo jugar su papel como catalizador para una actividad económica más amplia. Los gobiernos deben desmantelar los 6.900 millones de dólares en nuevas tasas impuestas sobre el sector en 2009 para ayudar a pagar los subsidios a los bancos – a pesar de ser presentadas como medidas medioambientales. De forma más general, los gobiernos deben abandonar la idea de cargar impuestos sobre la aviación como si esta fuese un lujo o un pecado, y adoptar una filosofía estratégica que reconozca y apoye el crítico papel de la industria en la economía al conectar las personas con negocios y productos con los mercados. En segundo lugar, las líneas aéreas necesitan libertad comercial para ser capaces de fusionarse o consolidarse cuando tenga sentido comercial – incluso más allá de sus fronteras nacionales”, dijo Bisignani.

Bisignani también advirtió que la gravedad de la crisis necesita de una respuesta de la industria. “Esta no es sólo una crisis de las líneas aéreas. La eficiencia debe ser una prioridad para toda la cadena de valor. Una reducción del 25% en las tasas de aterrizaje en el aeropuerto Changi de Singapur y una reducción del 50% en los aeropuertos malayos, son pasos importantes en la dirección correcta. Estos son programas modelo para que otros los sigan”, dijo Bisignani.

“Las prioridades para las líneas aéreas en el mundo es la supervivencia – conservar liquidez y ajustar la capacidad a la demanda. Esto supone rehacer y reajustar la industria para enfrentarse con la caída de 62.000 millones de dólares (12%) en ingresos previstos para este año. Las líneas aéreas deben tomar decisiones duras para mantenerse a flote, porque nos enfrentamos a unas pérdidas de 4.700 millones de dólares en 2009”, dijo Bisignani.

- IATA -

Contacto:

Anthony Concil
Director Corporate Communications
Tel: +41 22 770 2967
Email: corpcomms@iata.org

Contacto en España:

Jaime Pérez-Guerra
Tel: +34 629 962 571
Email: aeropr@aeropr.info

Notas para los editores:

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 230 líneas aéreas, que suponen el 93% de tráfico aéreo regular internacional.
- 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 porcentaje de AKO usados (ocupación). En comparación entre 2007 con 2006, el PLF indica diferencias puntuales entre los periodos comparados.
 - FTK: Freight Tonne Kilometres mide el tráfico real de carga,
 - ATK: Available Tonne Kilometres mide la capacidad total disponible (pasajeros y carga combinados).
- Las estadísticas de IATA cubren el tráfico aéreo regular internacional; no se incluye el tráfico doméstico.
- Todas las cifras son provisionales y representan los totales recibidos en el momento de su publicación, más los estimados de los datos que faltan.
- Los porcentajes del mercado de tráfico internacional de pasajeros por región en términos de RPK son: Europa 32,5%, Asia-Pacífico 32,5%, América del Norte 17,5%, Oriente Medio 10,9%, América Latina 5,1%, África 1,9%.
- Los porcentajes de mercado en el tráfico de carga por región en términos de TKT son: Asia-Pacífico 42,9%, Europa 27,0%, América del Norte 16,7%, Oriente Medio 10,3%, América Latina 2,2%, África 0,9%.