



# NOTICIAS

No: 32

## **Demanda Débil y Caída de los Factores de Ocupación**

**30 de julio de 2009 (Ginebra)** - La International Air Transport Association (IATA) ha dado a conocer los resultados del tráfico aéreo regular internacional para junio, que muestran una caída de la demanda de pasajeros de un 7,2% en comparación con el mismo mes del año pasado, mientras que la demanda de carga cayó un 16,5%. Los factores de ocupación de pasajeros internacionales quedaron en el 75,3%, por debajo del 77,6% registrado en junio de 2008.

La caída del 7,2% en la demanda de pasajeros internacionales supone una ligera mejora respecto a la caída del 9,3% de mayo. El ajuste de capacidad de un -4,3% no pudo mantenerse al nivel de la caída de demanda, dejando las tarifas medias y los márgenes bajo una significativa presión. Como resultado, los ingresos de junio en los mercados internacionales cayeron de forma estremecedora entre un 25 y un 30%.

La demanda de carga se mantuvo débil con un 16,5% por debajo de los niveles de junio de 2008. Esto supone una mejora moderada, aunque desde niveles extremadamente débiles, respecto a mayo, que estuvo un 17,4% bajo los niveles de 2008. Se ha producido cierta mejoría en el comercio mundial y después del ajuste por las fluctuaciones estacionales, los volúmenes de carga subieron un 6% desde los mínimos registrados en diciembre de 2008. Sin embargo, la utilización de la capacidad de carga aérea en las rutas internacionales siguió siendo muy débil (47,3%) en junio, debido a los desequilibrios en los flujos de comercio con Asia y a cierta pérdida de mercado frente al transporte marítimo.

“La demanda de pasajeros internacionales sigue siendo muy débil”, dijo Giovanni Bisignani, Director General y CEO de IATA. “Aunque parece que hay cierta estabilización en algunos mercados, estos se produce a un precio muy alto. Los recortes de capacidad no han podido seguir a la caída de la demanda. Incluso con tarifas más baratas, el factor de ocupación se mantiene un 2,3% por debajo de los niveles del año pasado. Las líneas aéreas ven como los ingresos internacionales caen hasta un 30% al comienzo del periodo alto de junio a agosto, cuando tradicionalmente las líneas aéreas ganan su dinero. Las previsiones siguen siendo sombrías”, dijo Bisignani.

### **Demanda de Pasajeros Internacionales**

Los comportamientos regionales fueron muy diversos en junio:

- **Las compañías de Asia-Pacífico** registraron una caída de la demanda del 14,5% en junio, en comparación con el mismo mes del año pasado, después de una caída del 14,3% en mayo. Los temores respecto a la Gripe A (H1N1) también han contribuido a retrasar cualquier recuperación en el transporte aéreo. Las estimaciones iniciales sugieren que el impacto de la Gripe A (H1N1) redujo en cuatro puntos el ratio de crecimiento de las líneas aéreas de la región en junio.
- **Las líneas aéreas norteamericanas** registraron una relativa mejoría en junio, con una caída de la demanda de un 6,7% (en comparación con la reducción del 10,9% en mayo).

La menor reducción se debe sobre todo a los descuentos. La ocupación, del 82,6% fue la mayor entre cualquier región, pero los ingresos de los mercados internacionales cayeron un 29% en junio, igual que el mes anterior.

- **Las compañías europeas** sufrieron una caída del tráfico del 7,1% en junio, no tan profunda con el 9,4% de mayo. El factor de ocupación de junio fue del 77,3% para la región.
- **Las líneas aéreas latinoamericanas** presentaron una caída de la demanda de pasajeros del 4,7%, significativamente mejor que el 9,2% de mayo. Hay indicaciones muy preliminares de que la región comienza a recuperarse de la crisis de la Gripe A (H1N1), que golpeó en mayo. Las compañías mexicanas mostraron un 25% de caída de la demanda, una mejora sobre el derrumbe del 40% de mayo. Todavía existen incertidumbres sobre la propagación de la Gripe A (H1N1) y como afecta a los viajes.
- **Las compañías africanas presentaron** un 5,9% de caída en el tráfico en las rutas internacionales en junio. Puesto que muchas economías africanas están creciendo a pesar de la recesión global, esta caída de demanda supone una pérdida de penetración en el mercado.
- **Las compañías de Oriente Medio** son el punto brillante, con un fuerte crecimiento del 12,9% en la demanda y una expansión del 15,2% en la capacidad. Las compañías de la región están consiguiendo mayor penetración en el mercado con crecimientos particularmente fuertes en rutas a Europa y Asia

### Carga Aérea Internacional

En junio, la demanda de carga se mantuvo relativamente estable, pero a un nivel un 16,5% por debajo del mismo mes del año pasado. El tráfico se mantiene débil.

- Junio marcó el décimotercer mes consecutivo de contracción de la demanda para la carga aérea internacional. A pesar de tocar fondo en diciembre, la mejoría se ha visto retrasada por los altos niveles de inventario y la baja demanda. Al ritmo actual, llevará varios años antes de que la demanda vuelva a los niveles de comienzos de 2008.
- **Las líneas aéreas de Asia-Pacífico** registraron una caída del 15,8% en junio. Aunque aún es extremadamente débil, es una mejora en comparación con la caída del 18,1% en mayo. Esto refleja mejores condiciones económicas en varias economías emergentes en Asia, como China.
- La recuperación económica en Europa y América del Norte se está retrasando porque los consumidores prefieren amortizar deuda antes que incrementar gasto. **Las compañías europeas** vieron la demanda más débil en junio, con una caída del 20,3%. Esto supone mayor debilidad frente a la reducción del 19,2% experimentado en mayo. **Las compañías norteamericanas** registraron una caída del 18,6% en la demanda de junio. Relativamente sin cambios respecto a la caída del 18,8% de mayo.
- **Las compañías de Oriente Medio** registraron una reducción del 4,2% en la demanda de carga, con un factor de utilización del 40,2%.
- **Las compañías africanas** vieron una caída de la demanda del 20,2%, mientras que **las compañías latinoamericanas**, registraron una caída del 14,2%. La ocupación en estas regiones fue la más baja, con un 26,6% y un 31,6% respectivamente.

“Estos son tiempos extremadamente duros para las líneas aéreas. No hay signos de una recuperación económica anticipada. Otros riesgos externos son potencialmente grandes, incluyendo el aumento de los precios del petróleo y el impacto de la Gripe A (H1N1) sobre la demanda. La liquidez se ve amenazada por la débil demanda y exagerada por los descuentos en la tarifas. Y después de años de reducciones de costes, la posibilidad de nuevos recortes es limitada. La flexibilidad es crítica para encontrar nuevas fuentes de capital y nuevos mercados. Esta crisis subraya la necesidad de que los gobiernos sustituyan las anticuadas restricciones sobre la propiedad y el acceso al mercado con libertades comerciales modernas. Se necesita actuar rápidamente”, dijo Bisignani.

[Ver resultados de tráfico de junio completos](#)

**- IATA -**

**Contacto:**

Anthony Concil  
Director Corporate Communications  
+ 41 22 770 2967  
Email: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

En España:

Jaime Pérez-Guerra  
+ 34 629 962 571  
Email: [aeropr@aeropr.info](mailto: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 2009 con 2008, el PLF indica diferencias puntuales entre los periodos comparados.
  - 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 utilizados
- 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 34,5%, Asia-Pacífico 30,0%, América del Norte 18,0%, Oriente Medio 11,3%, América Latina 4,5%, África 1,7%.
- Los porcentajes de mercado en el tráfico de carga por región en términos de TKT son: Asia-Pacífico 43,9%, Europa 26,7%, América del Norte 16,4%, Oriente Medio 10,1%, América Latina 2,1%, África 0,9%.