

BOLETÍN

HECHOS Y TENDENCIAS DEL TURISMO

Número 14 Diciembre de 2002



BOLETÍN HECHOS Y TENDENCIAS DEL TURISMO

Es una publicación mensual editada por la Dirección General de Información y Análisis de la Secretaría de Turismo, que integra y difunde información relevante de la actividad turística en campos relacionados con el análisis actual y prospectivo del turismo. Número 14, Diciembre de 2002, primera edición 22 pp.

Consulta este documento en:

www.sectur.gob.mx

datatur.sectur.gob.mx

Si requiere información adicional favor de dirigirse a:

SECRETARÍA DE TURISMO

Dirección General de Información y Análisis

Dirección de Análisis Prospectivo

Av. Presidente Masaryk N° 172, 2° Piso

Col. Chapultepec Morales C. P. 11580

México, D. F.

Teléfonos: 2581-6379, 2581-6300 Ext. 1603 y 1605

Fax: 5254-2771

E mail:

José I. Casar Pérez

jcasar@sectur.gob.mx

Sergio Molina Espinosa

smolina@sectur.gob.mx

Carolina Chávez Oropeza

cchavez@sectur.gob.mx

La reproducción parcial o total de la información contenida en esta publicación es permitida, citando la fuente.

NUEVAS OFERTAS Y DESTINOS	3
TECNOLOGÍAS	7
MERCADOS	8
TENDENCIAS	17

MÉXICO

Expectativas de viaje de fin de año

El centro de Estudios Superiores en Turismo (CESTUR), de la Secretaría de Turismo, realizó una investigación denominada *Expectativas de viaje para las vacaciones de fin de año 2002*.



La encuesta se realizó con método de aproximación telefónica, cubriendo las tres principales zonas metropolitanas del país: ciudad de México, Monterrey y Guadalajara. Se aplicaron 1,680 entrevistas efectivas a personas de 18 años y más, la mitad de los entrevistados fueron varones y la

otra mitad mujeres. Las personas contaban con servicio telefónico en su domicilio.

Entre los resultados obtenidos se pueden mencionar los siguientes:

- casi uno de cada cuatro entrevistados tiene como Top of Mind Acapulco. Sumando a Cancún, el 43.7% menciona a estos dos destinos. Enseguida aparece Puerto Vallarta y después Oaxaca y Veracruz.
- Las fuentes de información de mayor relevancia para visitar un destino, son dos: las sugerencias de familiares y amigos y haberlo conocido previamente. Las agencias de viajes representan una fuente de información situada en el tercer lugar.
- El 88% de los entrevistados señaló que tenía planeado viajar a un destino nacional; el 12% restante a un destino ubicado en el extranjero. De los que planean viajar a un destino nacional, destaca la playa como destino predominante, y entre estas, por orden de importancia, Acapulco en primer lugar, Cancún y Veracruz. De los entrevistados que planean viajar al extranjero, más del 40% lo hará a estados fronterizos de los Estados Unidos, especialmente a California y a Texas.
- Sobresalen dos motivos principales de viaje: primero, placer y vacaciones; y segundo, visitar a familiares y amigos.
- En cuanto a las actividades a realizar, en primer sitio los entrevistados señalaron a las compras, enseguida los lugares con sol y playa y después la visita a familiares y amigos.
- El 51% piensa realizar reservaciones de hospedaje.
- La duración del viaje será, en promedio, de 6.7 noches.
- El gasto promedio a llevar a cabo por el grupo de viaje alcanzará la suma de \$11,233,00 M.N.

- Los motivos por los cuales los entrevistados indicaron que no realizarán viajes de vacaciones de fin de año en el 2002, fueron los siguientes: 1º altos precios en los destinos turísticos; 2º no tiene vacaciones en su trabajo; y 3º recibe visitas de sus familiares y amigos.

La información derivada de la investigación permite a diferentes actores del turismo disponer de conocimiento valioso para orientar sus acciones en los ámbitos de su interés.

Mayores detalles de los resultados de la investigación, se pueden obtener en la siguiente dirección: www.sectur.gob.mx

Fuente: Centro de Estudios Superiores en Turismo.

SHANGHAI

Universal manejará un parque temático en Shanghai

Sujeto aún a aprobación gubernamental, Universal Parks & Resorts y un par de socio chinos iniciarán la construcción de un parque temático con una inversión de 870 millones de dólares.

El parque se ubicará a la orilla del río Huang Pu, y abriría en el año 2006.

Por su parte Disney abrirá un parque en Hong Kong, a finales del 2005 o a comienzos del año 2006, y por ahora busca construir un nuevo parque en el interior del país, no antes del 2010.

Fuente: TW Crossroads

ARGENTINA

Argentina crea red de pueblos rurales turísticos

La Cámara de Diputados de Argentina aprobó por unanimidad un proyecto de ley orientado a crear una red nacional de pueblos rurales turísticos. Se espera que el proyecto sea tratado por los senadores al inicio de 2003.

La iniciativa busca fomentar el desarrollo de proyectos que articulen actividades agrícolas y ganaderas con el esparcimiento, brindando oportunidades para que microemprendedores puedan obtener créditos del Banco Nación.

Los pueblos que podrían incorporarse al programa deben tener menos de 2 mil habitantes, estar ubicados a más de 40 y a menos de 300 kilómetros de distancia de una ciudad que asuma la función de emisora de turistas



y excursionistas, y que además sea mercado de productos agrícolas y ganaderos.

Otros requisitos para que los pueblos se incorporen al programa son: contar con patrimonio cultural, arquitectónico, histórico o paleontológico de interés, y ofrecer algún atractivo natural.

El Estado nacional identificará en estos pueblos las necesidades de infraestructura, y proveerá asesoría y financiamiento en materia de promoción turística, elaborará catálogos, directorios y guías, e impulsará acciones de comercialización a través de Internet.

Fuente: clarín.com

ANTÁRTIDA

Desde enero de 2003 la Antártica se posiciona como un nuevo destino

A partir del 7 de enero del año 2003, y hasta abril del mismo año, comenzará la operación de vuelos comerciales con destino a la Antártida. Las aeronaves que realizarán el recorrido serán del tipo Hércules C-130, de la empresa LADE (Líneas Aéreas del Estado), de Argentina, asociada para este proyecto al operador turístico Aerored. Las aeronaves tendrán una capacidad de 70 pasajeros.

Los vuelos se llevarán a cabo entre el Aeropuerto Internacional "Malvinas Argentinas" y la base Vicecomodoro Marambio, y tendrán una duración de tres horas, a un costo de 630 dólares por pasajero. La tarifa incluirá pasaje de ida y vuelta, recorrido por el lugar, un almuerzo y una merienda. El regreso estará previsto para el mismo día de salida.



Los vuelos partirán de Ushuaia a las 5 de la mañana, para llegar a la pista de la base Marambio, de la Fuerza Aérea Argentina, a las 8 horas a.m.

El recorrido turístico se efectuará en vehículos especiales. El comedor de la base será utilizado también para el almuerzo y la merienda del contingente. Los pasajeros regresarán alrededor de las diez de la noche.

El mercado hacia el cual apunta la oferta es, fundamentalmente, de origen extranjero

Durante la primera etapa se realizarán dos vuelos semanales, los martes y los viernes, que finalizarán por cuestiones climáticas, a principios de abril de 2003.

Para esta temporada de verano austral, se estima que el puerto de Ushuaia recibirá a unos 100 cruceros, cuyos pasajeros tendrán la oportunidad de visitar la Antártida.

Fuente: clarín.com

Proyecto turístico en la Plaza Roja

El edificio construido a finales del siglo XIX y que fuera Ministerio de Defensa soviético, ubicado en la Plaza Roja de Moscú, junto al Kremlin, será utilizado para la construcción de dos hoteles de lujo, de unas 800 habitaciones en total, una galería comercial y un centro cultural.



El proyecto se llamará Kremlyovski y ha sido encargado a una empresa española, convirtiéndose de esta manera en la iniciativa turística más importante entre España y Rusia.

Fuente: elmundoviajes.com

BANDA ANCHA A BORDO

Lufthansa ofrecerá Internet por banda ancha

Lufthansa será, a partir del 15 de enero del año 2003, la primera compañía aérea en ofrecer conexión a Internet por banda ancha a bordo.



El servicio será gratuito durante tres meses, y estará disponible en uno de los aviones que cubre la ruta entre Francfort y Washington, D.C. En el Boeing 747-400, que dispondrá del equipo necesario, se instalarán 50 computadoras portátiles.

Por otra parte, todos aquellos pasajeros que lleven un computador podrán navegar usando su propio equipo.

El pasado 5 de noviembre Lufthansa y Boeing llevaron a cabo la primera prueba exitosa de este sistema.

Fuente: elmundoviajes.com

AGENCIAS DE VIAJES EN LÍNEA

Expedia cobrará cinco dólares adicionales a los compradores de boletos

La agencia de viajes en Internet Expedia, anunció que comenzó a cobrar cinco dólares de comisión por la mayoría de los boletos de avión comprados en sus sitios de Estados Unidos.

La compañía dijo que exentará de esta comisión a los boletos comprados como parte de un paquete, ya sean excursiones o cruceros. Asimismo, la empresa señaló que cobraría una comisión de cinco dólares a los viajeros de negocios por reservas de vuelos, ó 20 dólares a los empresarios que usen agentes de viajes.

Fuente: CNNenEspañol.com

ESPAÑA

Expansión de la cadena NH Hoteles

La cadena española de hoteles urbanos, NH Hoteles, ha iniciado una nueva etapa de expansión en España y otros países con la construcción o renovación de 35 hoteles, pese a un entorno de crisis económica en Europa y Latinoamérica.

La cadena contará con una oferta adicional de 6,000 habitaciones, destacando la apertura de establecimientos en Francfort, Dusseldorf y Stuttgart, en Alemania, uno en Budapest, uno en la Ciudad de México, y tres en Sevilla, Barcelona y Avilés, con un total de 6,000 habitaciones.

Fuente: invertia.com

Suben los precios de las habitaciones hoteleras en Madrid más que en otras capitales europeas



Los precios de los hoteles en Madrid subieron en el tercer trimestre del año, en tanto que en otras grandes capitales europeas bajaron, según se desprende de un estudio que parece contradecir

el pesimismo del sector en España.

La industria hotelera europea se encuentra bajo presión debido al descenso en sus niveles de ocupación, dijo American Express en su estudio "European Corporate Travel Index", presentado la primera semana de diciembre del año en curso.

Según el estudio, los hoteles en Madrid aumentaron sus precios entre un 0.5 y un 1.9 por ciento en el tercer trimestre, dependiendo de la categoría, en relación con el trimestre anterior.

En París y Roma los precios cayeron en todas las categorías hoteleras, mientras en Bruselas y Londres bajaron en dos de las tres categorías.

En términos interanuales, los hoteles en Bruselas son los que más han subido sus precios, con incrementos que oscilan entre el 10 y el 17 por ciento, mientras Madrid ocupa el segundo lugar en las subidas, con alzas que van del 12 al 15 por ciento interanual. En Londres los precios aumentaron un máximo del 1.8% interanualmente.

Fuente: invertia.com

ARGENTINA

Argentina atrae a más turistas

Turistas que normalmente no frecuentaban Argentina están llegando al país. Destaca el crecimiento de turistas ecuatorianos (500%), peruanos (122%), chilenos (95%) y colombianos (84.5%) en comparación al mes de octubre del año pasado. Asimismo, los turistas procedentes de Estados Unidos aumentaron un 19%.

De acuerdo con una revisión de las reservaciones para los siguientes dos meses del verano austral, se ha pronosticado que los pasajeros aéreos que entrarán al país por el Aeropuerto Ezeiza, será superior en un 95%, en comparación a similar período del año pasado.

Lo anterior hace suponer a las autoridades de Turismo que el país tendrá una excelente temporada de turismo receptivo.

Por otro lado, los cruceros que atracarán en el puerto de Buenos Aires durante la temporada estival sumarán 47 embarcaciones.

Este crecimiento se explica por la devaluación del peso argentino, que ha sido de cerca del 260% desde enero de 2002.

Fuente: clarín.com

ESTADOS UNIDOS

Índice del Sentimiento del Viajero

De acuerdo con el reporte de la Travel Industry Association of America (TIA), el Índice General de Sentimiento del Viajero continúa declinando, razón por la cual cerró en el cuarto trimestre del año 2002 en el nivel de 93.7, el más bajo de todos los tiempos.

En tanto los 5 componentes del Índice¹ cayeron en comparación al trimestre anterior, las preocupaciones de los consumidores en torno a no tener tiempo suficiente para viajar y acerca de su capacidad financiera para viajar, cayeron al nivel más bajo observado en la serie de datos disponibles.

La caída del Índice General de Sentimiento del Viajero refleja el descenso registrado en el Índice de Confianza del Consumidor, elaborado por el Conference Board, y que se situó en el escalón más bajo desde noviembre de 1993.

De los cinco componentes del Índice, la percepción relativa a la capacidad del consumidor para realizar viajes de placer, en base al tiempo disponible, bajó un 8.7%. Los consumidores también mostraron una percepción negativa sobre su capacidad para viajar en base a sus finanzas personales, puesto que el componente descendió un 4.2%. En ambos casos el índice se situó en los niveles más bajos de su historia.

A pesar de una baja del 7.4% acusada este trimestre, el componente relacionado con la disponibilidad para viajar se mantuvo por encima de los niveles de los últimos tres trimestres del año 2002, y de los tres primeros trimestres del 2001. Lo anterior sugiere que los consumidores perciben que ahora se dispone de más descuentos y promociones que antes de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001.

¹ TIA inició los estudios del Índice de Sentimiento del Viajero, en el primer trimestre del año 2000. El Índice se construye con la información producida por 1000 entrevistas con adultos estadounidenses que han realizado al menos un viaje durante el año pasado. El Índice mide lo siguiente: interés del consumidor en viajes de placer; percepción de la capacidad del consumidor para realizar viajes de placer, en base al tiempo disponible y a las finanzas personales; percepción sobre la disponibilidad para viajar; percepción de la calidad del servicio cuando ha viajado. Estos cinco tópicos se combinan para obtener el Índice Global de Sentimiento del Viajero.

El interés del consumidor por llevar a cabo viajes de placer está un 3.1% por abajo del nivel del tercer trimestre. El índice que mide la percepción del consumidor en cuanto a la calidad de los servicios, se mantiene relativamente estable (99.7).

Índice General de Sentimiento del Viajero
(2000=100)

Período	Índice
1° trimestre 2000	104.3
2° trimestre 2000	101.6
3° trimestre 2000	96.7
4° trimestre 2000	97.4
1° trimestre 2001	101.0
2° trimestre 2001	98.5
3° trimestre 2001	97.1
4° trimestre 2001	101.1
1° trimestre 2002	103.7
2° trimestre 2002	103.8
3° trimestre 2002	98.1
4° trimestre 2002	93.7

Fuente: TIA.

HAWAI

Mejoran los indicadores en Hawai

El total de visitantes diarios en Hawai llegó a 4.7 millones en el mes de octubre del presente año, cifra que representa un aumento de 31.2% con relación al mismo mes de 2001. Además, este número de visitantes ubica a octubre de 2002 como el tercer mejor mes de octubre en la historia del destino, de acuerdo con el Departamento de Negocios, Desarrollo Económico y Turismo de Hawai.

Durante el año en curso, contabilizando el período enero-octubre, el total de visitantes a la isla ha crecido un 0.4% en comparación al mismo lapso del año pasado.

Fuente: Travel Weekly's Hawai E-Letter

SEGMENTO DE CRUCEROS

Aumenta el número de pasajeros en crucero

Dos millones de estadounidenses viajaron en cruceros de placer entre julio y septiembre del año 2002, según reportes de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA, por sus siglas en inglés).

La cifra representa un aumento de 17% en comparación a similar período del año anterior.



El incremento de pasajeros en crucero, en los primeros 9 meses del 2002, es de 9.5% contrastado con el mismo período del 2001.

El pronóstico de CLIA afirma que durante todo este año serán transportados unos 7.4 millones de pasajeros, superando los 6.9 millones del año precedente.

Fuente: TW Crossroads

Nuevo Puerto de Cruceros

A comienzos de diciembre se inauguró un nuevo puerto de cruceros en uno de los mayores enclaves turísticos del Caribe: Casa de Campo, en la República Dominicana.

La inversión requirió una suma de 12 millones de dólares. La primera embarcación recibida fue el Costa Marina, con una capacidad de 1,000 pasajeros, operado por Costa Cruise Lines

Fuente: TW Crossroads

Problemas en la industria de cruceros

El auge que está experimentando el mercado de cruceros enfrenta tormentas.

Al parecer es el virus Norwalk el que está generando problemas a diversas compañías de cruceros de placer que operan en el Caribe. Este virus, que se transmite por medio de la comida y del agua, y del contacto con personas infectadas, puede originar malestares estomacales por entre 24 y 48 horas, sin mayores secuelas a largo plazo según el Centro de Control y Prevención de Enfermedades, de La Florida.

En las últimas semanas han sido cuatro las embarcaciones que han reportado a decenas de personas con problemas gastrointestinales, teniendo que regresar a sus puertos de embarque.

Los cruceros afectados han sido el Fascination, de Carnival Cruise Lines, el Ámsterdam de la compañía Holland America, Magic, de Disney Cruise Line y Oceana, de la empresa P&O Cruises de Gran Bretaña.

Fuente: CNNespañol.com

Mal año para las compañías aéreas

Los altos costos de operación, la caída del tráfico aéreo, y la quiebra de United Airlines, la segunda mayor empresa aérea de los Estados Unidos, auguran una crisis sin precedentes en el sector.

A excepción de Southwest y JetBlue, compañías estadounidenses de bajo costo, el resto de las empresas registrarán altas pérdidas en el 2002, unos 7,000 millones de dólares, poco menos que los 7,700 millones de dólares perdidos en 2001.

De enero a septiembre American Airlines perdió unos 3 mil millones de dólares, United, más de 1,800 millones y Delta, la tercera más grande del país, perdió más de 900 millones de dólares.

Leo Mullin, presidente de Delta Airlines, afirmó que ninguna mejoría de la situación se observará a corto plazo.

Fuente: emol.com

SECTOR AERONÁUTICO

Lloyd Aéreo Boliviano "al borde de la quiebra"

La compañía de aviación comercial, Lloyd Aéreo Boliviano (LAB), se encuentra "al borde de la quiebra" por sucesivas malas administraciones y falta de control de sus directivos y el Estado, señaló su vicepresidente Carlos Mesa.

LAB ha perdido la casi totalidad de su patrimonio, pasando de contar 47 millones de dólares en 1996, a dos millones en el año 2001.

Mesa dijo que la pérdida señalada ocurrió durante la administración de LAB por parte de la brasileña Viacao Aéreo Sao Paulo (VASP).

Fuente: emol.com

Crisis de la aviación mundial amenaza con dejar en tierra a Varig

Los problemas financieros de Varig, que se arrastran desde 1998, se agravaron en el último año debido a las consecuencias generadas por los atentados terroristas del 11 de septiembre. Varig se enfrenta a la posibilidad de estacionar sus aeronaves en tierra si no elabora y presenta, a sus acreedores, un plan de reestructuración creíble.

La empresa tuvo en el primer semestre del año pérdidas cercanas a los 315 millones de dólares, el doble de las registradas en todo el 2001. La deuda de la empresa a comienzos de año era de 900 millones de dólares, en septiembre se redujo a 764 millones.

En el país, la crisis de la aviación comercial ya puso fuera de circulación a Transbrasil.

El grupo Varig, que incluye además las aerolíneas regionales Río Sul y Nordeste, factura unos 3,000 millones de dólares anuales. Varig tiene una flota de un centenar de aviones, cerca de 15,000 empleados y atiende 110 destinos nacionales y 27 internacionales.

Otras líneas aéreas del país enfrentan un escenario difícil. TAM, la segunda mayor del país, registró en el segundo semestre de este año pérdidas sin precedentes de 80 millones de dólares; recortó 524 de sus 8,000 puestos de trabajo y dejó de operar varias rutas regionales consideradas poco rentables.

VASP, la otra gran aerolínea brasileña, lucha por mantenerse en el aire. Por ahora tiene una deuda de unos 670 millones de dólares.

Fuente: invertia.com

Quiebra la segunda aerolínea más grande: United Airlines

Un organismo federal de Estados Unidos, la Oficina de Estabilización del Transporte Aéreo, creada para proteger a la aerolínea de las consecuencias de los atentados del 11/S, rechazó el 4 de diciembre de 2002, un pedido de United Airlines para obtener garantías crediticias por 1,800 millones de dólares.



Esta negativa originó un derrumbe de las acciones de la compañía en la bolsa de Wall Street, que entre el jueves 5 y el viernes 6 de diciembre vieron caer el valor de sus acciones en un 70%. La calificadora de riesgo Standard & Poor's le rebajó la nota a "D", situándola en el peor nivel de la escala; a su vez J.P. Morgan había previsto en esos días que a finales de diciembre las acciones de la compañía no tendrían valor alguno en el mercado.

Lo anterior puso en una apurada situación a la segunda aerolínea más grande del país y del mundo, la cual no tuvo más opción que solicitar la protección del Tribunal Federal de Bancarrotas de Chicago, ante su incapacidad para cubrir un préstamo cercano a los mil millones de dólares que vencían la segunda semana de diciembre.

La empresa se amparó en el Capítulo 11 de la Ley de Bancarrotas de los Estados Unidos, según anuncio efectuado el lunes 9 de diciembre de 2002. Con ello quedó protegida de sus acreedores en tanto inicia un programa de reorganización.

La Ley de Quiebras libera a la empresa de sus acreedores y le proporciona tiempo para reorganizar sus finanzas.



Se trata de la quiebra más grande de la historia de la aviación comercial, y el undécimo más importante que le haya sucedido a una corporación estadounidense. La bancarota supera a la de Continental, años atrás, a la de Pan Am y de TWA, y es la segunda del año después de la quiebra de US Airways.

El hecho generó un fuerte impacto negativo en el índice Dow Jones de Wall Street, que experimentó importantes pérdidas. Asimismo, la constructora aeronáutica Boeing reconoció que podría verse afectada puesto que mantiene un financiamiento de 1,300 millones de dólares con la aerolínea.

United Airlines perdió más de 4 mil millones de dólares desde el año 2000, a causa de la desaceleración económica de los Estados Unidos, debido a estrategias empresariales ineficaces y por los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001, cuando dos de sus aviones fueron secuestrados y estrellados contra el World Trade Center y el Pentágono.

La empresa aseguró que continuará atendiendo alrededor de 1,800 vuelos diarios, el 19% del total de los vuelos estadounidenses. Por lo tanto seguirá operando sus rutas sin modificar horarios, y respetará las millas acumuladas por sus pasajeros. Sin embargo, previamente al anuncio de protección de sus acreedores, United había decidido dejar de volar a partir del 2003 a Caracas, Santiago de Chile, Milán y Dusseldorf.

Por lo pronto, la compañía informó el 10 de diciembre que un tribunal le había autorizado el acceso a 800 millones de dólares de dinero fresco, sobre un total de 1,500 millones, que le posibilitarán seguir con sus servicios.

En adelante ejecutará – a través del juez del tribunal de bancarrotas - un plan de reducción de costos y de recortes de personal, y lanzará iniciativas que le permitan mejorar su situación financiera, con vistas a recuperar su rentabilidad. Se prevé que el juez rompa los contratos laborales y reestructure el gobierno de la empresa, que daba lugar a la representación de sindicatos de pilotos y mecánicos en el Consejo.

La compañía tiene en la actualidad 83 mil empleados, que poseen el 55% de la empresa.

United comenzó a volar a México el 1º de mayo de 1989, operando la ruta San Francisco – Ciudad de México. Actualmente ofrece vuelos entre Washington, D.C., Chicago, Los Ángeles y San Francisco hacia México, D.F.

Fuente : CNNenEspañol.com; abc.es; clarín.com; reforma.com

Continúan los despidos en American Airlines

American Airlines, la mayor aerolínea del mundo, recortará un cinco por ciento de su plantilla de asistentes de vuelo, equivalente a unos 1,100 puestos de trabajo. Los despidos entrarían en vigor a partir el 31 de enero

American, con sede en Fort Worth, Texas, busca recortar sus costos ante sus enormes pérdidas, fijándose como meta lograr reducciones permanentes por una cifra de entre 3,000 y 4,000 millones de dólares.

American reducirá sus vuelos domésticos en 3,3 por ciento en el primer trimestre del 2003, a causa de la debilidad de la demanda de viajes aéreos.

Fuente: CNNenEspañol.com

Aviación civil británica propone subir un 15.7% las tasas de las aerolíneas en Heathrow

La Aviación Civil Británica (CAA) propuso hoy un proyecto de aumento de las tasas que pagan las compañías aéreas por la utilización de los aeropuertos londinenses. En el marco de la propuesta destaca la subida del 15.7% en el aeropuerto de Heathrow, el principal aeropuerto de la capital británica.

De acuerdo con las proposiciones del CAA, las compañías aéreas que utilicen el aeropuerto de Heathrow pagarán 6,48 libras (10,12 euros) por pasajero transportado. Esta tasa será actualizada anualmente hasta 2008 con el 6.5% de inflación recargada, por lo que en relación a las 5,6 libras (8.7 euros) que se pagaba hasta este año, el incremento resultante es del 15.7 por ciento.

Para el aeropuerto de Gatwick, las tasas podrían aumentar hasta las 4,32 libras (6,75 euros) desde las 4,24 libras (6,62 euros), hecho que implica un aumento del 1.88 %.

En el aeropuerto de Stansted, el impuesto por pasajero transportado podría elevarse hasta las 4,89 libras (7,6 euros), una subida del 11.3 % respecto a 2001/2002.

Estas recomendaciones permitirán a BAA (el grupo de gestión de aeropuertos) mejorar su programa de inversiones para aumentar la capacidad de los aeropuertos londinenses

BAA tiene previsto comenzar próximamente las obras de construcción de una quinta terminal en Heathrow, proyectos que permitirán recibir a los nuevos aviones, especialmente al gigante de Airbus, el A-380.

Fuente: invertia.com

Delta creará una aerolínea de pasajes baratos

La línea aérea estadounidense Delta Air Lines anunció la creación de una nueva aerolínea, la cual ofrecerá tarifas más bajas

La nueva línea aérea de bajo costo, que aún no ha recibido un nombre, comenzará a operar en el 2003 y realizará recorridos sólo por Estados Unidos, entre el nordeste y Florida, área geográfica donde la competencia es muy intensa.

Funcionarios de la empresa dijeron que los valores de los pasajes fluctuarán entre los 79 y los 299 dólares.

La nueva empresa de Delta busca frenar las pérdidas de pasajeros que se inclinan por compañías como Air Tran, Jetblue Airways y Southwest Airlines. Las tarifas de estas empresas son mucho más bajas que las que ofrece Delta, la tercera mayor aerolínea norteamericana, cuya sede se ubica en la ciudad de Atlanta.

La aerolínea ofrecerá sólo vuelos con clase económica y contará con una flota de 36 Boeing 757, con capacidad para 199 personas.

Fuente: CNNespañol.com

Pronóstico de Boeing para América Latina

La Compañía Boeing estableció que América Latina y el Caribe requerirán más de 2,100 aviones jet en los próximos 20 años, lo cual supondrá una inversión de 107 mil millones de dólares.

A nivel mundial se estima que se entregarán, en dicho período, cerca de 24,000 aeroplanos, a un valor de 1.8 trillones de dólares.



De acuerdo con las estimaciones del constructor, en ese período el tráfico aéreo intrarregional crecerá a una tasa promedio de 7.9% al año, una de las más altas en el mundo. Sólo en Sudamérica aumentará un 8.5% al año, y el tráfico entre Norte América y Sudamérica aumentará un 6.2% por año. El flujo entre América Latina y Europa

aumentará a una tasa de 4.9%, tasa equivalente al crecimiento mundial que se observará en los siguientes 20 años.

De los 2,100 aviones que solicitará el mercado destaca el Boeing 717, el 737 y el 757, modelos que sumarán el 71 por ciento del total de los pedidos, seguido de jets regionales, con 21%, y por aeroplanos de 2 pasillos, más pequeños que el Jumbo 747, que representarán el 8 por ciento de las solicitudes.

Brasil compraría 800 aviones, con una inversión de 41 mil millones de dólares, en tanto que México estaría encargando cerca de 430 aviones a un costo de 24 mil millones. Argentina invertiría entre 10 y 15 mil millones de dólares, seguido por Chile, con una inversión máxima de 10 mil millones.

Los mercados más pequeños, correspondientes a Colombia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Jamaica, Panamá, Perú, Trinidad y Tobago y Venezuela, invertirían en los próximos 20 años un máximo de 5 mil millones de dólares cada uno, para sumar compras que van de 10 a 80 aviones en cada caso.

Las fuerzas que conducirán esta expansión serán, fundamentalmente, el crecimiento económico, la liberalización de la industria y las innovaciones tecnológicas en el sector.

Fuente: the E-commerce in the Travel Industry Forum.

LanEcuador

Ecuador cuenta con una nueva compañía aérea de transporte de pasajeros y de carga, LanEcuador, filial del grupo Lan Chile, que además integra a las subsidiarias LanExpress, dedicada a operar vuelos domésticos en Chile, y a LanPerú.

LanEcuador operará vuelos internacionales entre Quito y Guayaquil hacia Buenos Aires, Madrid, Miami, Nueva Cork y Santiago. La compañía se afiliará a la alianza OneWorld.

Fuente: the E-commerce in the Travel Industry Forum.

TRÁFICO AÉREO EN EL ATLÁNTICO

El transporte aéreo de pasajeros constituye una de las industrias de servicios más importantes debido al papel que desempeñan en el desarrollo económico y social.

Muchos sectores, como el del turismo, no hubieran alcanzado las dimensiones actuales si no contaran con una industria, como la del transporte aéreo, que contribuye a abrir mercados y a contactar los negocios locales con los mercados mundiales.

Con el transcurso de los años el servicio prestado por las compañías aéreas se posicionó como una industria de prestaciones masivas, beneficiando a grandes grupos de consumidores, ofreciendo un creciente número de empleos y creando cadenas productivas y tecnologías altamente especializadas.

Diferentes aerolíneas europeas han logrado destacar en este sector como compañías líderes en el mercado mundial. Han contribuido a desarrollar, sobre todo en el Atlántico, un mercado denso y competitivo, y han sido factor determinante para el impulso del turismo en Europa a través de la puesta en valor de servicios de alta calidad, y de la incorporación de servicios innovadores que han cambiado las reglas del mercado, tal es el caso de las empresas certeras y de las compañías de *bajo costo*.

El mercado del Atlántico

Para la mayor parte de las aerolíneas comerciales de gran envergadura, el mercado aéreo del Atlántico es el de mayor atraktividad e importancia. Se trata de rutas muy competidas y atractivas por el volumen de pasajeros que a través de ella se desplazan, comunicando a los centros financieros y económicos más importantes del mundo. Allí, especialmente en el Atlántico Norte, se concentra una parte significativa de los viajes de negocios, cuyos pasajeros suelen cubrir las tarifas más altas del mercado.

El comportamiento operativo obtenido en estas rutas es para muchas compañías, determinante en los resultados financieros finales y tienen un impacto importante en la viabilidad de las empresas.

Empero, en la actualidad las aerolíneas europeas que cubren rutas en el Atlántico están experimentando, por segunda vez desde la finalización de la Segunda Guerra Mundial, es decir, hace casi 50 años, una caída en las operaciones. La primera vez fue durante la Guerra del Golfo Pérsico, en 1991, que produjo un impacto negativo en la industria durante los siguientes 5 años.

En 1992 las compañías europeas reportaron pérdidas por 2,400 millones de dólares; ahora las cifras que reflejan pérdidas son todavía mayores. Después de la Guerra del Golfo las aerolíneas se recuperaron y la industria quedó intacta; ahora la situación ya no es así, la industria seguramente se recuperará, pero algunas transportadoras ya han quedado en el camino.

De acuerdo con la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA, por sus siglas en inglés), el tráfico de pasajeros en estas rutas se mantuvo, en septiembre de 2002, un 10.2% por debajo del nivel de septiembre de 2000, pero un 0.8% más alto que el observado en septiembre de 2001, mes en que ocurrieron los atentados terroristas en los Estados Unidos.

Compañías que integran la AEA

Aerolínea	Aerolínea
• Adria Airways	• JAT
• Aer Lingus	• KLM
• Air France	• LOT
• Air Malta	• Lufthansa
• Alitalia	• Luxair
• Austrian Airlines	• Malev
• British Airways	• Meridiana
• British Midland	• Olympic Airways
• Cargolux	• SAS
• Croatia Airlines	• SN Brussels Airlines
• CSA	• Spanair
• Cyprus Airways	• Swiss
• Finnair	• TAP Air Portugal
• Iberia	• Tarom
• Icelandair	• Turkish Airlines
	•

Fuente: Association of European Airlines, 2002.

Por su parte el tráfico en las rutas intraeuropeas fue también un 1.2% más bajo que el registrado un año atrás, en septiembre de 2001. Comparado con el tráfico del año 2000, la caída en dicho mes fue de un modesto 2.7%.

Acompañando estas cifras se observa una caída en la oferta puesta en el mercado. En efecto, el total de asientos por kilómetro fue un 7.3% más bajo que la oferta del año 2001. Si la comparación se refiere a septiembre del año 2000, habría que anotar un descenso de 9.9% por este concepto.

La siguiente tabla muestra la evolución del tráfico de pasajeros y la capacidad en asientos por kilómetro disponibles, como resultado de la comparación entre septiembre del año actual con el mismo mes del año precedente. Asimismo se incluyen los cambios registrados en el factor de ocupación de cabina:

Región	Tráfico 2001/2002 (%)	Capacidad ofertada (%)	Cambio en el factor de ocupación (puntos)
Europa	-1.2	-9.7	6.3
Europa – Norte de África	-4.3	-16.8	9.9
Europa – Medio Oriente	3.7	-9.5	8.9
Atlántico Norte	9.3	-4.8	10.7
Atlántico Sur	-13.3	-18.7	5.1
Atlántico Central	-10.0	-8.9	-1.0
Total viajes de larga distancia	2.4	-5.7	6.5
Total viajes internacionales	1.3	-7.2	6.7
Domésticos	-4.6	-8.0	2.5
Total	0.8	-7.3	6.3

Fuente: Association of European Airlines, noviembre de 2002.

La tabla que a continuación se detalla comprende el comportamiento entre enero y septiembre de 2002, con similar período del año 2001, con datos del tráfico de pasajeros y la capacidad en asientos por kilómetro disponibles, al igual que los referidos a la evolución del factor de ocupación de cabina:

Región	Tráfico (%)	Capacidad ofertada (%)	Factor de ocupación (puntos)
Europa	-7.8	-12.2	3.2
Europa – Norte de África	-15.4	-17.4	1.6
Europa – Medio Oriente	-10.3	-14.7	3.4
Atlántico Norte	-14.5	-19.5	4.7
Atlántico Sur	-14.0	-14.4	0.4
Atlántico Central	-5.1	-3.2	-1.6
Total viajes de larga distancia	-9.3	-12.1	2.5
Total viajes internacionales	-9.0	-12.3	2.7
Domésticos	-9.4	-11.9	2.3
Total	-9.0	-11.9	2.3

Fuente: Association of European Airlines, noviembre de 2002.

Desempeño de algunas aerolíneas

La mayor parte de las aerolíneas que operan rutas del Atlántico mostraron, comparando septiembre de 2002 con similar mes del año pasado, una mejoría en el factor de ocupación. En este rubro destacan SAS (+11.0), British Midland (+10.8), Lufthansa (+9.8), y Turkish Airlines (+9.6).

Sin embargo si se trata de volumen de tráfico de pasajeros se aprecian fuertes caídas, especialmente de Spanair (-20.8%), Swiss (-20.0%) y Alitalia (-13.3%).

En contraste, se observa que empresas como Yugoslav Airlines (+29.7%), British Midland (+24.9), Turkish Airlines (+15.6%) y TAP Air Portugal (+13.7%) tuvieron un desempeño positivo por concepto de volumen de tráfico de pasajeros.

En congruencia, Spanair, Swiss y Alitalia, acusaron los mayores porcentajes de recorte en sus capacidades ofrecidas de asientos disponibles por kilómetro.

Cuota de mercado de las principales líneas aéreas de Europa en vuelos intraeuropeos abril-junio 2002

Compañía	Cuota de mercado (%)
Air France	17.5
Lufthansa	16.9
British Airways	16.8
KLM	10.1
Iberia	7.0
Alitalia	5.1
Finnair	4.8
SAS	4.6
Austrian Airlines	2.4
Swiss	1.6
British Midland	0.9
CSA	0.7

Fuente: Avion Revue Internacional, diciembre, 2002.

Eventos de impacto negativo para la transportación aérea de pasajeros

Al revisar el comportamiento histórico de los ingresos por tráfico de pasajeros transportados por kilómetro, de las empresas adscritas a la Asociación Europea de Aerolíneas, se advierte que este indicador decayó – en los últimos 50 años - a consecuencia de dos eventos de impacto mundial:

- la Guerra del Golfo Pérsico, desatada en el mes de enero de 1991;
- y debido a los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001, acontecidos en los Estados Unidos.

Las consecuencias para las aerolíneas fueron diferentes en cada caso. Las ondas de choque derivadas de los impactos del 11 de septiembre han dejado en tierra a compañías con una larga tradición en el mercado, como es el caso de Swissair y de SABENA, y está amenazando seriamente la viabilidad de otras.

Además de las pérdidas de puestos de trabajo, ha decaído la actividad de los principales constructores (Boeing y Airbus), que han visto disminuir los pedidos de equipos de vuelo. También se han afectado sistemas de rutas, dejando a diferentes ciudades con una menor oferta de transporte aéreo, tanto por la reducción o eliminación de vuelos como por la caída de las capacidades de asientos ofertados al mercado.

Perspectivas de las aerolíneas europeas

De acuerdo con Kart-Heinz Neumeister, Secretario General de la AEA, la transportación aérea seguirá dominada por las compañías de *servicio completo*, que son las únicas – en comparación con las aerolíneas de bajo costo o *sin adornos* – las llamadas *no frills*² que pueden responder a las necesidades de viajeros sensibles al tiempo y al costo de los servicios.

Lo anterior, aún cuando las compañías de bajo costo continúen con su acelerada expansión, lo cual se hará efectivo porque ocuparán nichos de mercado complementarios.

Neumeister afirma que las compañías de servicio completo están enfrentando, ahora, un tipo de competencia similar a la que experimentaron años atrás con las empresas de *chárter*. El auge de estas últimas no terminó sacando o relegando del mercado a las aerolíneas de servicio completo.

Por otro lado, es posible que al recortar capacidades de asientos y vuelos, las aerolíneas estén realizando un nuevo ejercicio estratégico, orientado a no crecer, dejando en el pasado objetivos como el crecimiento y el aumento de cuotas de mercado. Si esta hipótesis es cierta, la industria de la transportación aérea de pasajeros estaría construyendo un nuevo escenario hacia el futuro, generando un impacto en el turismo internacional.

Efectivamente, si se amplía la visión se podrá comprender que las urgentes necesidades de infraestructura física, en tierra, y el manejo del espacio aéreo, que son los dos pilares más importantes de la industria, están muy cercanos a los niveles de saturación, en el primer caso, y por la fragmentación que existe en el segundo, lo cual se manifiesta de manera dramática en especial en los *hubs* del continente.

² Véase Hechos y Tendencias del Turismo, N° 13, noviembre de 2002.

El transporte aéreo en la región presenta fuertes necesidades para contar con nuevos aeropuertos, o bien ampliar los existentes, al igual que las aerovías. Además existe un número relativamente bajo de controladores aéreos y la fragmentación del espacio aéreo dificulta su optimización y manejo integrado por parte de los diferentes países europeos. Al respecto habría que acotar que los ministros de transportes de la Unión Europea alcanzaron, el 5 de diciembre de este año, un acuerdo para crear un “cielo único europeo”, con el cual se pretende eliminar las barreras administrativas y se facilitaría la optimización del uso del espacio europeo.

Por ahora los problemas existentes terminan en crecientes de retrasos de vuelos, congestión de aviones en vuelo y en plataformas, y en instalaciones ocupadas por multitudes esperando los servicios que demandan.

El costo total que generan estas situaciones alcanza a sumar miles de millones de euros al año para las compañías y los pasajeros.

De allí que la falta de una política aérea coherente esté dificultando la expansión de las actividades de las líneas aéreas del continente, y por ello se estarían planteando las transformaciones de fondo enunciadas, en sus objetivos estratégicos a largo plazo.

Algunos observadores piensan que hay demasiadas aerolíneas de cobertura global en el continente europeo y que se precisa operar redes más pequeñas de rutas, en particular a los mercados de larga distancia.

Este podría ser un argumento que también podría retroalimentar a algunas compañías para detener su crecimiento en los siguientes años y sin duda, tiene la capacidad potencial para afectar las vinculaciones de este mercado con otros ubicados a larga distancia.

Países que mantienen acuerdos de *cielos abiertos* con Estados Unidos

País	Fecha del acuerdo
Países Bajos	Septiembre 1992
Islandia	Mayo 1995
Suecia	Mayo 1995
Austria	Mayo 1995
Luxemburgo	Mayo 1995
Noruega	Mayo 1995
Finlandia	Mayo 1995
Dinamarca	Mayo 1995
Bélgica	Mayo 1995
Suiza	Mayo 1995
República Checa	Mayo 1995
Alemania	Febrero 1996
Italia	Noviembre 1998
Portugal	Diciembre 1999
Turquía	Marzo 2000
Malta	Octubre 2000
Francia	Octubre 2001

Fuente: Association of European Airlines, 2002.

DIRECTORIO

Lic. Bertha Leticia Navarro Ochoa

Secretaria de Turismo

Eduardo Barroso Alarcón

Subsecretario de Operación Turística

Lic. Francisco Madrid Flores

Subsecretario de Planeación Turística

Lic. Mario Palma Rojo

Subsecretario de Innovación y Calidad

José I. Casar Pérez

Director General de Información y Análisis

Sergio Molina Espinosa

Director de Análisis Prospectivo

Carolina Chávez Oropeza

Jefe del Departamento de Análisis Prospectivo

CONSEJO EDITORIAL

José I. Casar Pérez

Director General de Información y Análisis

Sergio Molina Espinosa

Director de Análisis Prospectivo

Carolina Chávez Oropeza

Jefe del Departamento de Análisis Prospectivo