



# COMUNICADO

No: 16

## Ligera recuperación de los beneficios de las aerolíneas -Mejora el margen de beneficio hasta el 1,6%-

**20 de marzo, 2013 (Ginebra)** - La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) anunció una modesta mejora de su previsión para 2013 sobre la industria global del transporte aéreo debido, principalmente, a unos ingresos más fuertes. La IATA espera que las aerolíneas obtengan un margen de beneficio neto después de impuestos del 1,6% (frente al 1,3% de la anterior previsión), con un beneficio neto después de impuestos de 10.600 millones de dólares (frente a los 8.400 millones del anterior pronóstico).

"Los beneficios de la industria se mueven despacio en la dirección correcta. En un contexto más optimista sobre el futuro de la economía mundial, la demanda global de pasajeros se muestra más fuerte y los mercados de carga comienzan a crecer de nuevo. El optimismo económico empuja al alza, también, los precios del combustible. Prevemos una mejora de 12.000 millones de dólares de ingresos y un aumento de 9.000 o 10.000 millones de dólares de los costes, la mayoría relacionados con el combustible", declaró Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

La confianza en el sector del transporte aéreo crece en torno a varios factores:

- La previsión del PIB mundial para 2013 sube hasta el 2,4%, una mejora significativa respecto al 2,1% pronosticado en 2012.
- El ciclo de producción global del sector parece haber tocado suelo en el tercer trimestre de 2012, experimentando un aumento de la producción y de la mejora de la confianza empresarial durante los seis meses siguientes.
- Hay una mejora estructural en el desempeño financiero de las aerolíneas, como muestra la subida del 7% en los precios de las acciones desde comienzos de año, a pesar del aumento del 5% en el coste del combustible.

### Riesgos y volatilidad

La IATA señaló que persisten riesgos considerables que podrían descarrilar la recuperación. La previsión se basa en el aumento de la confianza empresarial. Pero la controversia sobre la propuesta del draconiano rescate a Chipre es un claro indicador de que la crisis de la zona euro no ha terminado y podría empeorar.

"Los compromisos del Banco Central Europeo respecto a la crisis de la zona euro y la lenta recuperación económica de los EE.UU. apuntan hacia una, aunque débil, recuperación estable. Pero hemos tenido dos intentos fallidos ya. Las mejoras a principios de 2011 y 2012 se desvanecieron con la intensificación

de la crisis de la zona euro. Y esto podría volver a ocurrir. La repercusión de los acontecimientos en Chipre es un factor de riesgo que no puede ser ignorado", dijo Tyler.

### **Aspectos Destacados de la Previsión**

**Ingresos más fuertes:** El fuerte incremento de los ingresos (671.000 millones de dólares, 12.000 millones de dólares más respecto a la previsión de diciembre) es la principal causa de esta ligera mejora de los resultados financieros. Se espera un aumento del 2,7% en la demanda de carga (invirtiendo la tendencia negativa de los últimos dos años), y un crecimiento plano del rendimiento (una mejora respecto a la caída del 1,5% previsto anteriormente). La demanda de pasajeros crece un 5,4% (frente al 4,5% de la anterior previsión), y un aumento del rendimiento del 0,4% (frente a la caída del 0,2% de la previsión anterior).

**Costes:** Los costes del combustible son cada vez mayores. Se estima que el precio medio alcance los 130 dólares el barril (frente a los 124,3 dólares/barril previstos en diciembre). Y que la factura de combustible aumente hasta los 216.000 millones de dólares, 6.000 millones de dólares más que en la anterior estimación de diciembre. En general, el combustible representará el 33% de los costes de las aerolíneas, el mismo porcentaje que en 2012.

**Flujo de caja:** El flujo de caja de las aerolíneas muestra mejores resultados de lo esperado dados los elevados costes y el débil crecimiento. Sin embargo, la previsión varía según la región y el tamaño de las aerolíneas. Las grandes aerolíneas asiáticas experimentan la mayor mejoría. En los EE.UU. la tendencia es plana, pero similar a los niveles anteriores a la recesión, mientras que las aerolíneas europeas luchan contra la persistente crisis.

**Rendimiento:** En comparación con 2006, las condiciones y la rentabilidad esperada en 2013 revelan un aumento significativo del rendimiento. El margen global de explotación del sector es muy similar en ambos periodos (3,2% en 2006 y 3,3% estimado en 2013), pero en 2013 las condiciones son mucho más difíciles:

- En 2006, el PIB creció un 4,0%, muy superior al 2,4% previsto para este año.
- En 2006, el coste del barril de Brent fue de 65,1 dólares, notablemente por debajo de los 109,5 dólares previstos para este año.

La consolidación en los mercados domésticos y de las *joint ventures* en algunas rutas de larga distancia han sido determinantes en la mejora de la eficiencia y el desempeño financiero. Prueba de ello es el aumento del factor de ocupación desde el 76,1% en 2006 al 79,8% previsto en 2013.

### **Diferencias regionales**

**Asia-Pacífico:** Se espera la mayor contribución en términos absolutos a los resultados de la industria por parte de las aerolíneas de esta región, con una ganancia neta estimada de 4.200 millones de dólares para 2013 (superior a los 3.200 millones de dólares de la previsión anterior, y de los 3.900 millones de dólares registrados en 2012). Las aerolíneas asiáticas representan cerca del 40% del mercado de carga aérea y serán las que más se beneficien de la recuperación esperada en este sector. Se espera un crecimiento promedio de la demanda del 4,9%, superado ligeramente por una expansión de la capacidad del 5,0%.

**América del Norte:** Se prevé un beneficio de 3.600 millones de dólares para las aerolíneas norteamericanas (ligeramente por encima de los 3.400 millones de dólares de la previsión anterior, y superior a los 2.300 millones de dólares registrados en 2012). La región es un mercado maduro (en particular, el segmento doméstico). Una estricta gestión de la capacidad en respuesta al elevado precio del combustible sitúa la expansión de la capacidad (1,1%) por detrás de la demanda (1,3%).

**Europa:** Se estima un beneficio de 800 millones de dólares para las aerolíneas europeas, una mejora respecto al punto de equilibrio previsto anteriormente y por encima de los 300 millones de dólares registrados en 2012, pero el leve incremento del 0,4% en los ingresos apenas lo aleja del punto de equilibrio. El mercado europeo será el más afectado por la volatilidad a consecuencia de la crisis de la zona euro. La continua debilidad del mercado doméstico europeo es una muestra de la crisis en todo el continente. Sin embargo, se espera que las aerolíneas de la región muestren un desempeño más fuerte en las rutas de larga distancia hacia los mercados emergentes. Se estima que la demanda global de las aerolíneas europeas crezca un 2,6%, en línea con una expansión de la capacidad del 2,5%.

**Oriente Medio:** Se espera que las aerolíneas de Oriente Medio obtengan un beneficio de 1.400 millones de dólares (por encima de los 1.100 millones de dólares de la previsión anterior y una cantidad muy superior a los 900 millones de dólares registrados en 2012). El creciente papel de las aerolíneas de la región en la conectividad con los mercados emergentes se refleja en el fuerte crecimiento del tráfico en la región. Se espera que las aerolíneas añadan un 12,8% a la capacidad en 2013, superada por el crecimiento de la demanda (13,7%). Las aerolíneas de Oriente Medio ocupan el tercer lugar en términos de rentabilidad operativa con un margen de beneficio antes de intereses e impuestos (EBIT) del 3,4%, después de Asia-Pacífico (5,3%) y Norteamérica (4,1%).

**Latinoamérica:** Se estima un beneficio de 600 millones de dólares para las aerolíneas latinoamericanas —la única región que ve caer sus beneficios (100 millones de dólares) en comparación con el pronóstico de diciembre—. Sin embargo, la nueva previsión dobla el beneficio registrado en 2012. El crecimiento del continente se ha ralentizado a consecuencia de la anterior caída en el volátil mercado doméstico. No obstante, la región experimentará el segundo mayor crecimiento de la demanda (8,1%), 1,4 puntos porcentuales por delante de expansión estimada de la capacidad.

**África:** Las aerolíneas africanas registrarán 100 millones de dólares de beneficio en 2013, una cifra que mejora el punto de equilibrio de la previsión anterior y la pérdida de 100 millones de dólares en 2012. Se espera que las aerolíneas vean un aumento del 6,5% en la demanda durante 2013, casi empatando con una expansión del 6,4% en la capacidad. El continente sigue siendo un foco para el crecimiento de las aerolíneas de la región y para los proveedores de servicios. La competencia entre ambos sigue siendo feroz.

### **Avanzando hacia adelante**

"Las mejoras en la rentabilidad de la industria son alentadores. Pero no debemos perderlas de vista. Estamos pronosticando unos beneficios netos para la industria de 10.600 millones de dólares sobre unos ingresos de 671.000 millones dólares. En comparación, el año pasado, Nestlé, una única empresa, obtuvo 11.500 millones de dólares de beneficio sobre unos ingresos de unos 100.000 millones de dólares. La mayor parte de la cadena de valor de la aviación se caracteriza por una rentabilidad "anémica" crónica en comparación con otros sectores. Será necesario algo más que mejorar las condiciones económicas para resolver este problema. No debemos subestimar ni las dificultades ni los beneficios en esta tarea", dijo Tyler.

La aviación es un catalizador de la actividad económica y el desarrollo. Genera 57 millones de puestos de trabajo y tiene un impacto económico de 2,2 billones de dólares.

"El crecimiento es la clave para salir de la actual difícil situación económica global. Las aerolíneas juegan un papel fundamental ofreciendo la conectividad que estimula los negocios y transporta los bienes en el mercado global. Pero sólo podemos hacerlo generando beneficios sostenibles", dijo Tyler.

"La mejora de la previsión a pesar del difícil entorno operativo muestra la eficiencia y las mejoras logradas gracias a la reestructuración que el sector ha llevado a cabo en la última década. Pero con demasiada frecuencia, los gobiernos nos lanzan pelotas cruzadas. En las últimas semanas hemos tenido algunos recordatorios desagradables. Europa anunció propuestas para la legislación sobre los derechos de los pasajeros que se sumarán a los costes de vuelo, pero con poco o ningún beneficio a largo plazo para los consumidores. Los recortes en la gestión del tráfico aéreo, la seguridad y el control de aduanas en los EE.UU. a consecuencia del secuestro presupuestario pueden suponer un coste económico mayor que el ahorro en el gasto público que se pretende obtener. Y la tasa a los pasajeros del Reino Unido — el impuesto de la aviación más alto del mundo— aumentará de nuevo el 1 de abril. Las aerolíneas no desean un tratamiento especial, pero es necesario un marco político unificado que les permita satisfacer las necesidades crecientes para una conectividad sostenible. Con un margen de beneficio neto del 1,6%, la barrera entre pérdidas y ganancias es demasiado pequeña", dijo Tyler.

- IATA -

**Más información:**

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: [corpcomms@iata.org](mailto: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 regular internacional.
- Puedes seguirnos en <http://twitter.com/iata2press> para mantenerte actualizado en la industria de la aviación.