



COMUNICADO

No: 62

La crisis en la eurozona, un gran peligro para los beneficios Las diferencias regionales han aumentado

7 de diciembre, 2011 (Ginebra) – La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) ha revisado su previsión económica sobre el sector aéreo para 2011 y ha anunciado que los beneficios, aunque débiles, se mantendrán en los 6.900 millones de dólares con un margen de rentabilidad del 1,2%. De cara a 2012, la IATA ha rebajado su previsión de beneficios para las aerolíneas desde los 4.900 millones de dólares hasta los 3.500 millones de dólares, con un margen de rentabilidad del 0,6%.

La crisis de la eurozona constituye un gran riesgo para la previsión de 2012 según el último pronóstico de la OCDE sobre la economía mundial. En el peor de los casos, si se produce una crisis del sistema bancario y una nueva recesión en la zona euro, la IATA estima que el sector del transporte aéreo global podría sufrir pérdidas de más de 8.000 millones de dólares.

“El principal riesgo que acecha a la rentabilidad de las aerolíneas durante el próximo año es la inestabilidad económica en caso de que fracasen los gobiernos en su intento de resolver la crisis de la deuda soberana en la zona euro. Si esto ocurre, las aerolíneas podrían perder más de 8.000 millones de dólares —el peor resultado desde la crisis financiera de 2008”, declaró Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

2011

“El beneficio de 6.900 millones de dólares previsto para el sector aeronáutico en 2011 no ha variado. Sin embargo, las mayores diferencias regionales reflejan el diferente entorno económico que deben afrontar las aerolíneas en las distintas partes del mundo. Y el 1,2% de margen global es un indicador de la difícil batalla que supone la rentabilidad en este negocio”, dijo Tyler

Aspectos regionales destacados:

- Las **aerolíneas europeas** se encuentran en la situación más difícil. Tasas de pasajeros más altas y la debilidad de las economías nacionales perjudican la rentabilidad en Europa. Se prevé que las aerolíneas de la región consigan en conjunto un beneficio de tan solo 1.000 millones de dólares, por debajo de los 1.400 millones de dólares de la previsión anterior, y un margen EBIT del 1,2%. Europa ha sido una de las regiones que ha experimentado mayor crecimiento del tráfico aéreo durante este año, sin embargo, la rentabilidad de las aerolíneas europeas no ha sido acorde a este crecimiento. El rendimiento se ha visto perjudicado y la fuerte demanda se está debilitando a medida que aumenta la crisis de la deuda soberana.
- Las **aerolíneas norteamericanas** están en mejor situación. Una gestión de la capacidad más ajustada ha favorecido el rendimiento y los factores de ocupación, mejorando la rentabilidad hasta los 2.000 millones de dólares (un incremento respecto a los 1.500 millones de dólares de

la previsión anterior). La economía de los EE.UU. ha crecido a un ritmo mayor que la economía europea, y ha dado como resultado el margen EBIT más alto (3,2%). A pesar de ello, la declaración de bancarrota de American Airlines indica que la región se enfrenta también a grandes retos de competitividad.

- Las **aerolíneas de Asia-Pacífico** se han beneficiado de unas condiciones de mercado más fuertes, aunque muy diversas. El mercado doméstico japonés no se ha recuperado totalmente del terremoto y el tsunami que sufrió Japón el pasado mes de marzo, y los factores de ocupación siguen estando muy ajustados. Por el contrario, las aerolíneas chinas han mejorado los factores de ocupación y su rentabilidad en el creciente mercado doméstico chino. Los beneficios pronosticados para la región aumentan de los 800 millones de dólares a los 3.300 —el mayor beneficio de todas las regiones.
- El beneficio estimado para **aerolíneas de Oriente Medio** es de 400 millones de dólares (inferior a los 800 millones de dólares previstos anteriormente), como consecuencia del elevado coste del combustible, que ha reducido el margen de beneficio del tráfico de largo recorrido a través de los *hubs* de Oriente Medio, más sensible a los precios.
- De manera similar, el beneficio en **Latinoamérica** se contraerá hasta los 200 millones de dólares (frente a los 600 millones de dólares de la previsión anterior). Los resultados han sido dispares en toda la región, aunque esta reducción se debe, principalmente, al impacto de la fuerte competencia y a la caída de los factores de ocupación del mercado doméstico brasileño.
- Las **aerolíneas africanas** alcanzarán el punto de equilibrio. Las nuevas rutas comerciales con Asia están contribuyendo al desarrollo de los mercados nacionales y se refleja una mejora de muchas economías africanas. Sin embargo, la fuerte competencia dificulta la labor de las aerolíneas de la región, que tratan de mantener los factores de ocupación a niveles rentables.

A nivel global, se espera que la demanda de pasajeros crezca un 6,1%, por encima del 5,9% pronosticado en septiembre. El crecimiento del transporte aéreo se ha mantenido a un ritmo más fuerte de lo que esperábamos. Este fuerte crecimiento, junto con una ajustada gestión de la capacidad, sobre todo en América del Norte, ha mantenido unos factores de ocupación elevados y contribuye a un incremento del rendimiento del 4,0%, mejorando de forma moderada la previsión sobre los ingresos, que esperamos que alcance un total de 596.000 millones de dólares este año.

Este fuerte e inesperado comportamiento del tráfico de pasajeros compensa (1) el resultado del transporte de carga, que ha sido peor de lo esperado, y (2) unos precios del petróleo algo más altos de lo previsto. Con un precio medio del petróleo de 112 dólares por barril, se espera que la factura de combustible ascienda a 178.000 millones de dólares (2.000 millones de dólares más que las expectativas previas). El ritmo negativo de crecimiento del transporte de carga desde mediados de año reducirá en un 0,5% los volúmenes y mantendrá el rendimiento en el mismo nivel.

Previsión para 2012

Aun cuando los gobiernos puedan evitar la crisis bancaria, es poco probable que Europa pueda librarse de una recesión. La confianza empresarial y del consumidor han caído demasiado. Los pronósticos mundiales de crecimiento del PIB para el año 2012 se han revisado a la baja hasta el 2,1%. La habitual pérdida de beneficios de las aerolíneas cada vez que el PIB mundial cae por debajo del 2% ha rebajado las perspectivas para 2012.

Principales factores que influyen en la reducción de la previsión:

- **Demanda:** Se espera que la demanda de pasajeros crezca alrededor del 4,0% (por debajo del 4,6% de la previsión anterior), mientras que no se espera ningún cambio en el transporte de carga (aunque se mantiene por debajo del 4,2% pronosticado anteriormente).
- **Rendimiento:** No se prevé ningún cambio en 2012 tanto para el rendimiento del transporte de pasajeros como el de carga —se mantiene la previsión anterior para el transporte de carga, sin embargo, el nuevo pronóstico para 2012 reduce el crecimiento de la demanda de pasajeros respecto a la anterior previsión (1,7%).

- **Combustible:** La cuenta total de combustible se mantiene prácticamente igual respecto a los 198.000 millones de dólares de la previsión anterior, considerando un precio promedio del petróleo de 99 dólares por barril (frente a 110 dólares por barril previstos anteriormente).
- **Ingresos y gastos:** Se estima un crecimiento de los ingresos del 3,7% —618.000 millones de dólares. La previsión del gasto (4,5%, 609.000 millones de dólares) supera el crecimiento.

Se espera una reducción de beneficios en todas las regiones en 2012, aunque con diferencias regionales muy marcadas:

- Se esperan pérdidas de 600 millones de dólares para las **aerolíneas europeas** por la debilidad de las economías nacionales y el incremento de las tasas de pasajeros.
- Las **aerolíneas norteamericanas** obtendrán un beneficio de 1.700 millones de dólares, con un margen EBIT del 2,4% —el más fuerte. El ajuste en la capacidad ofrecerá cierta protección contra la tendencia negativa.
- Se espera que las **aerolíneas de Asia-Pacífico** alcancen el mayor beneficio absoluto: 2.100 millones de dólares. Aunque se espera un peor comportamiento que en 2011, los altos factores de ocupación de mercados como China —donde el incremento de la demanda es de carácter estructural y está relativamente protegido de los ciclos—, evitan un mayor deterioro.
- Las **aerolíneas de Oriente Medio** registrarán un beneficio de 300 millones de dólares —menos de la mitad de los 700 millones de dólares del pronóstico anterior—, por culpa del deterioro de los mercados de larga distancia y, en particular, aquellos ligados a las economías europeas.
- El beneficio de las **aerolíneas latinoamericanas** se reducirá hasta los 100 millones de dólares —400 millones de dólares menos que en la previsión anterior—, arrastrado, en parte, por la debilidad del vasto mercado brasileño en el último periodo.
- Las **aerolíneas africanas** sufrirán pérdidas por valor de 100 millones de dólares (igual que en la previsión anterior). Las economías y el mercado del transporte aéreo siguen creciendo en la región, pero no se espera que los factores de ocupación crezcan lo suficiente como para compensar el impacto de un rendimiento más débil.

“Incluso en el mejor de los casos para 2012, el margen neto sería del 0,6% sobre unos ingresos de 618.000 millones de dólares. Pero la industria se mueve a dos ritmos diferentes y en un panorama en el que las aerolíneas europeas están gravadas con altos impuestos que las conducen hacia los números rojos”, señaló Tyler.

2012—La amenaza de la crisis bancaria

Tras el análisis realizado por la OCDE sobre los riesgos de la crisis de deuda europea en la economía mundial, la IATA ha desarrollado un segundo escenario para 2012 que contempla la posibilidad de que se origine una crisis bancaria en la zona euro. La IATA estima que la reducción del 0,8% del PIB mundial prevista por la OCDE podría causar pérdidas en el sector por valor de 8.300 millones de dólares.

En un panorama como este, todas las regiones experimentarían pérdidas. Europa sufriría las mayores pérdidas (4.400 millones de dólares), seguida de América del Norte (1.800 millones de dólares) y Asia-Pacífico (1.100 millones de dólares). Oriente Medio y América Latina perderían 400 millones de dólares, y África, 200 millones de dólares.

Tyler apuntó que “la sola posibilidad de que ocurra lo peor debería alertar a los gobiernos de todo el mundo. Si en un año bueno la industria aérea no cubre su coste de capital, mucho menos lo cubrirá en un año malo. Pero en un año malo, la capacidad de la aviación para mantener el corazón latente de la economía global se vuelve aún más vital para su recuperación. Las políticas gubernamentales deben reconocer la contribución fundamental de la aviación a la salud de la economía global”.

Este panorama se basa en una caída del PIB mundial al 0,8% en 2012 impulsado por una profunda recesión en Europa. Históricamente, una tasa de crecimiento del PIB mundial por debajo del 2,0% se ha traducido en una pérdida neta global de la industria aérea. En consecuencia, el crecimiento de la

demanda de pasajeros se detendría y se produciría una contracción de un 4,7% de los mercados de carga. Tanto el rendimiento del mercado de pasajeros como el de carga se reducirían un 1,5%.

Se espera que el precio del combustible aporte algo de alivio. Teniendo en cuenta un precio del petróleo de 85 dólares por barril, la factura de combustible ascendería a 183.000 millones de dólares y el consumo de combustible representaría el 31% de los costes. Sin embargo, se espera que los gastos generales crezcan un 1,9% (en comparación con 2011) hasta los 592.000 millones de dólares. Se prevé una caída de los ingresos del 1,3% (en comparación con 2011) hasta los 589.000 millones de dólares. El resultado neto sería una pérdida de 8.300 millones de dólares y un margen neto negativo del -1,4%.

- IATA -

Para más información:

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

Notas para los editores:

- IATA representa alrededor de 240 líneas aéreas que representan el 84% del tráfico aéreo mundial.
- Puedes seguirnos en <http://twitter.com/iata2press>, donde encontrarás noticias dirigidas especialmente a los medios.
- En las previsiones sobre el PIB se utilizan los tipos de cambio actuales sin el ajuste de la paridad del poder adquisitivo.