



COMUNICADO

Nº: 24

Menos Pérdidas para la Industria de Aerolíneas, pero Continúa el Impacto de la Crisis en 2021 —Planes de Reinicio, Apoyo al Empleo y Costes: Prioridades Inmediatas—

21 de abril, 2021 (Ginebra) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) estima que las pérdidas netas de la industria alcanzarán los 47.700 millones USD (margen de beneficio neto de -10,4%), una mejora frente a los 126.400 millones USD de pérdidas netas estimadas para 2020 (margen de beneficio neto de -33,9%).

“Esta crisis es más larga y profunda de lo que cualquiera podría haber esperado. Las pérdidas se reducirán en comparación a 2020, pero el impacto de la crisis sigue aumentando. Hay optimismo en los mercados domésticos, donde el repunte en los mercados sin restricciones de viaje demuestra la resiliencia que caracteriza a la aviación. Sin embargo, las restricciones impuestas por los gobiernos continúan frenando la fuerte demanda subyacente de viajes internacionales. A pesar de los 2.400 millones de personas que se estima viajarán por aire en 2021, las aerolíneas perderán otros 81.000 millones de dólares de liquidez”, dijo Willie Walsh, director general de IATA.

Prioridades inmediatas

El pronóstico apunta hacia un inicio de la recuperación de la industria a finales de 2021. Ante la crisis actual, IATA pide:

Plan de reinicio para preparar la recuperación: IATA continúa insistiendo a los gobiernos en la necesidad de contar con un plan para no perder tiempo cuando se reanude el sector una vez la situación epidemiológica permita la reapertura de fronteras.

“La mayoría de los gobiernos siguen sin facilitar indicaciones claras sobre los requisitos que exigirán para que la gente recupere la libertad de viajar, pero en un entorno seguro. Mientras, continúa la amenaza de perder una parte significativa de los 3,5 billones USD que proporciona la aviación al PIB mundial y de los 88 millones de empleos que respalda. Una reanudación eficiente de la aviación dinamizará no solo el sector de los viajes y el turismo, sino la economía en general. Con el virus volviéndose endémico, tendremos que aprender a vivir, trabajar y viajar en un entorno de seguridad. Eso significa que los gobiernos deben poner el foco en la gestión del riesgo para proteger tanto las vidas de las personas como su medio de vida”, dijo Walsh.

Apoyo del empleo: La magnitud de las pérdidas de la industria implica una pérdida de liquidez de 81.000 millones USD en 2021, que se suman a los 149.000 millones USD en 2020. Las medidas de ayuda financiera de los gobiernos y los mercados de capital han venido compensando este agujero, lo



que ha evitado quiebras generalizadas. La industria se recuperará, pero este año seguirá necesitando el respaldo de los gobiernos, sobre todo en la forma de programas de apoyo al empleo.

“Gracias a las medidas de ayuda de los gobiernos, la reducción de costes y el acceso a los mercados de capital, algunas aerolíneas parece que están siendo capaces de capear el temporal. Otras menos protegidas necesitarán más liquidez de los bancos o de los mercados de capital. Esto incrementará la deuda de la industria, que ya se ha disparado de los 220.000 millones USD a los 651.000 millones USD. Los gobiernos tienen un papel concreto en la provisión de medidas de socorro para garantizar el empleo y la cualificación, necesarios para reiniciar y reconstruir la industria de aerolíneas con éxito”, añadió Walsh.

Contención y reducción de gastos: Toda la industria, debilitada financieramente, saldrá de la crisis. La contención y la reducción de los gastos, siempre que sea posible, serán esenciales para restaurar la salud financiera.

“La contención y la reducción de los gastos es una prioridad para las aerolíneas. Gobiernos y socios deben actuar en línea con los intereses de la industria. Y esto debe reflejarse en todos los aspectos, tanto grandes como pequeños. No se puede tolerar que los proveedores de infraestructuras intenten recuperar sus pérdidas perjudicando a sus clientes con un incremento de las tarifas. Asimismo, exigimos el fin de los costes exorbitantes de las pruebas COVID-19, de los que los gobiernos también son responsables en la parte que concierne a los impuestos. Todos debemos comprender que el aumento de los costes de viaje repercutirá en una recuperación económica más lenta. Es necesario que todos trabajemos en consonancia y nos esforcemos en reducir costes en la parte que nos toca”, dijo Walsh.

Aspectos destacados del pronóstico de la industria:

Demanda: Las restricciones de viaje, incluida la cuarentena, han socavado la demanda. IATA estima que los viajes (medidos en pasajeros-kilómetro transportados, RPK, por sus siglas en inglés) se recuperarán hasta el 43% respecto a niveles de 2019 este año. Si bien el pronóstico mejora un 26% respecto a 2020, la estimación está lejos de representar una recuperación. Los mercados domésticos mejorarán antes que los viajes internacionales. Se espera que el número total de pasajeros alcance los 2.400 millones en 2021, una mejora con respecto a los casi 1.800 millones que viajaron en 2020, pero muy por debajo del máximo de 4.500 millones en 2019.

- **El tráfico internacional de pasajeros** registró una caída del 86,6% respecto a niveles precrisis durante los dos primeros meses de 2021. Se espera que la evolución de la vacunación en los países desarrollados, en particular en Estados Unidos y en Europa, se sume al aumento del alcance de las pruebas de diagnóstico, de modo que se pueda recuperar parte de los vuelos internacionales en el segundo semestre del año con un 34% respecto a niveles de 2019. El desempeño de 2021 y 2020 muestra patrones distintos: 2020 comenzó con fuerza y terminó con un desempeño débil; por el contrario, 2021 ha comenzado con un desempeño débil y se espera que se fortalezca hacia finales de año, con crecimiento nulo en la comparación de ambos ejercicios.
- **El tráfico doméstico** se comportará significativamente mejor que los mercados internacionales a la luz del fuerte crecimiento del PIB (5,2%), el incremento de los ahorros de los consumidores durante el confinamiento, la demanda acumulada y la ausencia de



restricciones en territorio nacional. IATA espera que los mercados domésticos se recuperen hasta un 96% respecto a niveles de 2019 en el segundo semestre de 2021. Esto sería una mejora de 48% sobre 2020.

Carga: El sector aéreo de carga ha superado al negocio de pasajeros durante la crisis. Se espera que esta tendencia continúe a lo largo de 2021 con un incremento de la demanda de un 13,1% respecto a 2020. El negocio de carga se sitúa así en territorio positivo respecto a niveles precrisis (2020 sufrió una caída del 9,1% respecto a 2019). Los volúmenes totales de carga alcanzarán los 63,1 millones de toneladas en 2021, una cifra que toca casi el máximo de 63,5 millones de toneladas alcanzado en 2018.

Ingresos: Se espera que los ingresos de la industria asciendan a 458.000 millones USD —un 55% de los 838.000 millones USD generados en 2019, aunque representa un aumento del 23% respecto a los 372.000 millones USD en 2020.

- **Los ingresos por pasajeros** alcanzarán los 231.000 millones USD, por encima de los 189.000 millones USD en 2020, pero muy por debajo de los 607.000 millones USD generados en 2019.

Los ingresos de la carga aérea registrarán un máximo histórico en 152.000 millones USD, una cifra superior a los 128.000 millones USD en 2020 y a los 101.000 millones USD en 2019. Continúa la escasez de capacidad. El estacionamiento de las flotas de pasajeros desde hace meses ha provocado una pérdida significativa de la capacidad al no poder contar con la capacidad de la bodega de carga, elevando los rendimientos un 40% en 2020, y se espera que aún crezca un 5% más este año. En 2021 el negocio de carga representará un tercio de los ingresos de la industria, una cuota muy superior a la contribución histórica del sector, que suele representar entre un 10% y un 15% de los ingresos totales. Sin embargo, la mejora de la industria de carga no compensa la caída dramática de los ingresos por pasajeros.

Costes: Las aerolíneas no han sido capaces de recortar los gastos al ritmo de la caída de ingresos. Recientemente, estamos viendo una tendencia preocupante en el precio del combustible y de las infraestructuras.

- **Combustible:** El coste del queroseno para la aviación cayó a 46,6 USD/barril en 2020. Pero con el repunte de la actividad económica, los costes del combustible se están incrementando. Se espera que el queroseno para la aviación aumente a un coste medio de 68,9 USD/barril en 2021, cerca de los 77 USD/barril de media en 2019.
- **Otros gastos:** Los costes unitarios distintos del combustible aumentaron un 17,5% en 2020 al distribuirse los costes fijos en una capacidad que ha sufrido una reducción drástica. A medida que la capacidad se incremente en 2021 y progrese el esfuerzo de las aerolíneas en la reducción de costes, esto se revertirá parcialmente con una disminución del 15%. “Estamos viendo algunas señales preocupantes de nuestros proveedores de aeropuertos y servicios de navegación aérea. El aeropuerto de Londres-Heathrow, por ejemplo, está intentando recuperar las pérdidas por la pandemia incrementando su base de costes reglamentaria. Estamos sufriendo esta crisis junto a nuestros socios. Recuperar las pérdidas de unos a partir de los otros no es la respuesta. Todos tenemos que apretarnos el cinturón. Y los reguladores deben actuar y acabar con los comportamientos monopolísticos”, dijo Walsh.

Capacidad: Se espera que la capacidad se recupere a un ritmo más lento que la demanda, lo que pone de relieve la presión de la deuda y los precios del combustible sobre las aerolíneas para operar solo servicios que proporcionen un flujo de caja positivo. Teniendo en cuenta el tráfico de carga y pasajeros, se espera que el factor de ocupación ponderado general aumente ligeramente hasta el 60,3% en 2021, significativamente por debajo del 66% estimado como punto de equilibrio para la rentabilidad en 2021, incluso aunque se cubran los gastos operativos en efectivo.

Análisis regional

Las diferencias regionales aumentan entre aquellas regiones con un mercado doméstico importante y las que dependen mayoritariamente del tráfico internacional. Las pérdidas son mayores en Europa (-22.200 millones USD), donde el tráfico doméstico de pasajeros representa tan solo un 11% (RPK). Proporcionalmente, las pérdidas son mucho menores en Norteamérica (-5.000 millones USD) y en Asia-Pacífico (-10.500 millones USD), donde el mercado doméstico es mayor (66% y 45%, respectivamente, según niveles precrisis).

Región	Demanda en 2021 vs 2019	Capacidad en 2021 vs 2019	Beneficio	
			2021 (% de ingresos)	2020 (% de ingresos)
Global	-57,0%	-47,2%	-47.700 millones USD (-10,4%)	-126.400 millones USD (-33,9%)
Norteamérica	-41,5%	-29,2%	-5.000 millones USD (-2,7%)	-35.100 millones USD (-26,8%)
Europa	-66,3%	-57,1%	-22.200 millones USD (-23,9%)	-34.500 millones USD (-43,0%)
Asia-Pacífico	-57,8%	-47,6%	-10.500 millones USD (-8,8%)	-35 millones USD (-31,1%)
Oriente Medio	-67,6%	-58,9%	-4.200 millones USD (-13,8%)	-7.900 millones USD (-28,9%)
Latinoamérica	-48,9%	-45,2%	-4.000 millones USD (-20,4%)	-11.900 millones USD (-80,1%)
África	-64,5%	-53,6%	-1.700 millones USD (-24,0%)	-2.000 millones USD (-32,0%)

- **Las aerolíneas de Norteamérica** se encuentran en una situación ventajosa para aprovechar el impulso del rápido proceso de vacunación de cara a los viajes nacionales en EE. UU., sumado al impulso de la fortaleza económica en la demanda de carga aérea. Las pérdidas son las más bajas respecto a las demás regiones (-2,7% de los ingresos totales, frente al -26,8% en 2020).
- **Las aerolíneas europeas** dependen principalmente de los ingresos de los pasajeros internacionales, frente a un mercado doméstico que representa tan solo un 11% de los RPK. Junto a las pruebas de diagnóstico, las vacunas jugarán un papel determinante en la reapertura de los viajes internacionales. Se prevé que el proceso desigual de vacunación en la



región limite el número de mercados internacionales que abran este año. La lentitud en la vacunación retrasará además la recuperación del importante mercado intra europeo y del Atlántico Norte. Las pérdidas netas se reducirán más lentamente respecto al resto de las regiones. Se espera que las aerolíneas de la región vean caer sus ingresos en un 23,9% en 2021 (frente al -43% en 2020).

- **Las aerolíneas de Asia-Pacífico** registrarán un 45% de sus RPK procedente de los mercados nacionales y se beneficiarán de la fuerte recuperación del mercado interior chino, así como de la importancia relativa de la carga aérea para la región. Los ingresos registrarán una caída neta del 8,8% en 2021 (frente al -31,1% en 2020).
- **Las aerolíneas de Oriente Medio** se beneficiarán de un ritmo de vacunación relativamente rápido en los mercados nacionales. Sin embargo, sufrirán las continuas restricciones de viaje en muchas de las rutas a economías emergentes que se realizan a través del hub del Golfo. Se prevé una caída neta de ingresos del 13,8% en 2021 (inferior al -28,9% de los ingresos en 2020). Será la tercera región que registre una menor pérdida.
- **Las aerolíneas latinoamericanas** cuentan con la ventaja de que casi la mitad (48%) de sus RPK se generan en los mercados nacionales, en particular en el gran mercado nacional brasileño. Parten de pérdidas relativamente grandes en 2020 y, en algunas partes de la región, una tasa de vacunación lenta. Se prevé que los ingresos por el crecimiento de los viajes nacionales reducirán las pérdidas netas en más de dos tercios este año, (-20,4% de los ingresos en 2021, frente a -80,1% en 2020).
- **Las aerolíneas africanas** se verán afectadas por unas tasas de vacunación lentas que limitarán los viajes internacionales. Con apenas un 14% de los RPK de la región generados en los mercados nacionales, esto proporcionará un pequeño colchón. El crecimiento económico relativamente débil también retrasará la demanda acumulada. No obstante, se espera que las pérdidas netas caigan este año, del -32% de los ingresos en 2020 al -24%.

[COVID-19: Pronóstico económico actualizado de la industria de aerolíneas](#)
[Pronóstico de la industria aérea global](#)
[Tablas de datos actualizadas](#)

- IATA -

Más información:

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

Notas para los editores:

- Este comunicado actualiza el pronóstico de la industria publicado en [noviembre 2020](#)
- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 290 líneas aéreas que constituyen el 82% del tráfico aéreo global.
- Encuentre toda la información actualizada —comunicados, posiciones políticas y otra información útil— en <https://twitter.com/iata>
- [Dosier de prensa sobre COVID-19.](#)
- [Noticias y dossier de prensa sobre Travel Pass.](#)