



NOTICIAS

No: 8

IATA Reduce a la Mitad la Previsión de Pérdidas en 2010 -Fuerte Comienzo para 2010-

(Ginebra) – La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) ha reducido a la mitad su previsión de pérdidas en 2010, dejándolas en 2.800 millones de dólares (en comparación con los 5.600 millones de dólares previstos en diciembre de 2009). La mejora se debe principalmente a la fuerte recuperación de la demanda hacia finales del año pasado, y que ha continuado durante los dos primeros meses de 2010. La capacidad relativamente igual, se ha traducido en una ligera mejora del rendimiento e ingresos más fuertes.

La IATA también redujo las pérdidas estimadas para 2009 en 9.400 millones de dólares, de los 11.000 millones de dólares previstos anteriormente.

La mejora se debe a la recuperación económica de los mercados emergentes de la región de Asia-Pacífico y Latinoamérica, cuyas compañías anunciaron una ganancia de la demanda internacional de pasajeros del 6,5% y 11% respectivamente en el mes de enero. América del Norte y Europa se quedan atrás con una ganancia de la demanda internacional de pasajeros del 2,1% y 3,1% respectivamente en ese mismo mes.

“Estamos presenciando una industria con dos ritmos distintos definidos. Asia y Latinoamérica dirigen la recuperación. Los debilitados mercados internacionales son Atlántico Norte y Europa Central, que han ido decayendo desde mediados de 2008”, dijo Giovanni Bisignani, Director General y CEO de la IATA.

Algunos aspectos destacados de la previsión son los siguientes:

Mejora de la Demanda: Se espera que la demanda de los pasajeros (que cayó en un 2,9% en 2009) crezca un 5,6% en 2010 – una mejora sobre el 4,5% previsto en el mes de diciembre. La demanda de carga (que cayó un 11,1% en 2009) se espera que crezca alrededor del 12,0% en 2010 – significativamente mejor que el 7,0% de crecimiento de la previsión anterior.

Factores de Ocupación: Las aerolíneas mantuvieron su capacidad relativamente en línea con la demanda a lo largo de 2009. Una fuerte recuperación a final de año impulsó los factores de ocupación a unos niveles récord tras el ajuste estacional. En enero, el factor de ocupación de pasajeros fue de un 75,9% y el de carga un 49,6%.

Rendimiento: Se espera que unas condiciones de oferta y demanda más estrictas mejoren el rendimiento – 2,0% para los pasajeros y 3,1% para el mercado de carga. Esto es una considerable mejora desde la tremenda caída del 14% que ambos experimentaron en 2009.

Clase Premium: La clase *Premium*, mientras se recupera más despacio que la clase económica, parece estar siguiendo una recuperación cíclica en términos de volumen. Pero aún se encuentra

un 17% por debajo del máximo a principios de 2008. El rendimiento *Premium*, que está un 20% por debajo del máximo, puede estar sufriendo un cambio estructural.

Combustible: En medio de una mejora de las condiciones económicas, el precio del combustible está aumentando. La IATA aumentó su estimación del precio medio del petróleo en 79 dólares el barril – de los 75 dólares/barril de la previsión anterior. Esta cantidad supone un aumento de 17 dólares el barril sobre los 62 dólares de precio medio para 2009. La repercusión del aumento de la capacidad en combinación con el incremento del precio del combustible sumará 19.000 millones de dólares a la cuenta de combustible de la industria, que se espera alcance 132.000 millones de dólares en 2010. En términos de porcentaje de costes operativos, esta cantidad representa el 26%, un aumento frente al 24% en 2009.

Ingresos: Los ingresos ascenderán a 522.000 millones de dólares – 44.000 millones más que en la previsión anterior y una mejora de 43.000 millones de dólares respecto a 2009.

“Los ingresos se encuentran a mitad de camino de la recuperación – 42.000 millones de dólares por debajo del máximo de 2008 y 43.000 millones por encima de 2009. Los fundamentos importantes se mueven en la dirección correcta. La demanda está mejorando. La industria ha gestionado hábilmente la capacidad. Los precios comienzan a alinearse con los costes – clase *premium* aparte. Podemos ser optimistas pero no debemos bajar la guardia. Aún existen riesgos importantes. El petróleo es un factor imprevisible, el exceso de capacidad todavía representa un peligro, y los costes deben estar controlados – a lo largo de toda la cadena de valor y mano de obra”, dijo Bisignani.

Las diferencias regionales en las perspectivas de las compañías aéreas son agudas:

- Las pérdidas de 2.700 millones de dólares que **las compañías de Asia-Pacífico** sufrieron en 2009 se convertirán en 900 millones de dólares de beneficio a la vuelta de la rápida recuperación económica impulsada por China. El mercado de carga es particularmente fuerte con una reducción de la capacidad de carga de larga distancia para los envíos procedentes de Asia. Se espera que la demanda crezca un 12% en 2010.
- **Las compañías Latinoamericanas** anunciarán 800 millones de dólares de beneficio por segundo año consecutivo. Las economías de la región tienen menos déficit que las de Estados Unidos o Europa. Los vínculos económicos con Asia evitaron que la región sufriera lo peor de la crisis financiera. Las compañías de algunas partes de la región se han beneficiado de la liberalización de los mercados, que han facilitado la consolidación transfronteriza, ofreciendo mayor flexibilidad ante las situaciones de cambio económico. Se espera que la demanda crezca un 12,2% en 2010.
- **Las compañías europeas** anunciarán pérdidas de 2.200 millones de dólares – las mayores de todas las regiones. Esto refleja la lenta recuperación económica y falta de confianza del consumidor. Se espera que la demanda aumente un 4,2% en 2010. Se prevé que la clase *premium* en el interior de Europa se recupere de forma más lenta. El pasado mes de diciembre se mantuvo un 9,7% por debajo de los niveles de los años anteriores.
- **Las compañías norteamericanas** sufrirán las segundas pérdidas más grandes de 1.800 millones de dólares. La recuperación de la situación de desempleo sigue preocupando a los consumidores. Se espera una recuperación de la demanda del 6,2% en 2010. Pero con la caída del 13,3%, como en el mes de diciembre, de la clase *premium* en el interior de América del Norte, la región continúa en números rojos.
- Se espera que la demanda de **las compañías de Oriente Medio** crezca un 15,2% en 2010, pero aún se prevén pérdidas de 400 millones de dólares. El bajo rendimiento de los mercados de larga distancia a través de los *hubs* de Oriente Medio es una carga sobre la rentabilidad.

- **Las compañías africanas** podrían sufrir pérdidas de 100 millones de dólares en 2010. Se espera una mejora de la demanda del 7,4%. Pero esto no es suficiente para alcanzar la rentabilidad, ya que aún tienen que hacer frente a la fuerte competitividad para conseguir cuota de mercado.

Ajustes Estructurales

“El fuerte contraste en la rentabilidad entre las compañías asiáticas y latinoamericanas mientras las pérdidas siguen asolando el resto de la industria, es una muestra clara de que las aerolíneas no han sido capaces de convertirse en empresas globales. Las restricciones del sistema bilateral evita la consolidación transfronteriza que hemos visto en otras industrias como la farmacéutica o las telecomunicaciones. Las aerolíneas luchan para combatir la crisis financiera sin el beneficio de esta herramienta tan importante. Es hora de que esto cambie”, dijo Bisignani.

En noviembre de 2009, la iniciativa de la IATA, la Agenda for Freedom, facilitó la firma de una declaración multilateral de principios políticos centrados en la liberalización de acceso al mercado, de precios y de propiedad. Siete gobiernos (Chile, Malasia, Panamá, Singapur, Suiza, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos) y la Comisión Europea firmaron el documento. Kuwait se unió al grupo aprobando los principios en marzo.

“El segundo ciclo de conversaciones entre Estados Unidos y Europa es la gran oportunidad para 2010. La lenta recuperación en ambas regiones debería ser una invitación al cambio. Liberalizar la propiedad impulsaría ambos mercados. Y lo que es más importante, al representar la combinación de ambos mercados el 60% de la aviación global, sería una fuerte señal para el cambio global. Marcas, no banderas, deben guiar la industria hacia una rentabilidad sostenible. Que no puede suceder mientras los gobiernos eliminen las restricciones obsoletas del sistema bilateral”, explicó Bisignani.

- IATA -

Contacto:

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

Notas para los Editores:

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 230 líneas aéreas, que suponen el 93% de tráfico aéreo regular internacional.