



COMUNICADO

No: 32

**La previsión de beneficio para 2011 cae hasta los 4000 millones de dólares
-Los elevados precios del petróleo, los desastres naturales y los disturbios políticos
pasan factura-**

6 de junio de 2011 (Singapur) - La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) ha rebajado su previsión de beneficios para 2011 del sector de las aerolíneas hasta los 4.000 millones de dólares. Esta nueva previsión refleja una caída del 54% en comparación con los 8.600 millones de dólares de beneficio previstos en marzo y una caída del 78% en comparación con los 18.000 millones de dólares de beneficio neto registrados en 2010 (tras revisar la anterior cifra de 16.000 millones de dólares). Sobre unos ingresos estimados de 598.000 millones de dólares, los 4.000 millones de dólares previstos para 2011 representan un margen de beneficio neto del 0,7%.

"Los desastres naturales ocurridos en Japón, los disturbios políticos en Oriente Medio y África del Norte así como el fuerte aumento del precio del petróleo han reducido las expectativas de beneficio del sector hasta los 4.000 mil millones de dólares para este año. Que el sector no obtenga beneficios en medio de un panorama de acontecimientos imprevistos es solo consecuencia de una frágil situación de equilibrio. Una mayor eficiencia durante la última década y el fortalecimiento del entorno económico mundial equilibran el elevado precio del combustible. Pero un margen tan pequeño como el 0,7% no es suficiente para amortiguar el efecto de nuevas crisis", declaró Giovanni Bisignani, director general y CEO de IATA.

Aspectos destacados de la previsión

Combustible: El precio del combustible es la principal causa de la reducción de la rentabilidad. Se espera que el precio promedio del petróleo para 2011 sea 110 dólares por barril (Brent), un incremento del 15% respecto a los 96 dólares por barril del pronóstico anterior. Por cada dólar que aumente el precio promedio anual del petróleo, las compañías aéreas se enfrentan a un coste adicional de 1.600 millones de dólares. Teniendo en cuenta que la cobertura de combustible –un 50% del consumo previsto– se ha realizado a precios de 2010, la factura de combustible del sector aumentará unos 10.000 millones de dólares, sumando un total de 176.000 millones de dólares. Según esta nueva previsión, el combustible representa un 30% de los costes de las aerolíneas –más del doble que el 13% en 2001.

"Hemos conseguido ser mucho más eficientes durante la última década. En 2001 necesitábamos que el petróleo estuviera por debajo de 25 dólares el barril para ser rentables. Hoy, aún vemos podemos ver alguna pequeña ganancia con un precio de 110 dólares el barril", dijo Bisignani.

Este aumento del precio del combustible es sustancialmente diferente del que se produjo en 2008. En primer lugar, aunque que los inventarios de petróleo son bajos, la OPEP tiene suficientes reservas y capacidad para refinar más crudo, a diferencia de hace tres años. En

segundo lugar, la expansión monetaria que impulsó una oleada de inversiones financieras en materias primas está llegando a su fin, lo que eliminará una importante presión al alza sobre el precio del combustible. Sin embargo, su volatilidad sigue siendo uno de los principales desafíos de la industria.

Demanda: A pesar de los altos precios energéticos, el comercio mundial y las ganancias corporativas han seguido mejorando. Como resultado, la previsión del PIB mundial aumentó en 0,1 punto porcentual, situándose en el 3,2%, lo que favorece el crecimiento continuo de la demanda de transporte aéreo. Sin embargo, las tasas de crecimiento tanto para el transporte de carga como de pasajeros se han revisado a la baja debido al coste del combustible. Se espera que la demanda de pasajeros crezca un 4,4% a lo largo del año, un 1,2 puntos porcentuales por debajo del 5,6% previsto en marzo. Del mismo modo, se espera que la demanda de carga aumente un 5,5% y no un 6,1% como se predijo anteriormente.

El turismo sensible a los precios ha caído el 3-4% en los últimos cinco meses debido al encarecimiento de las tarifas como consecuencia del precio del combustible y, en Europa, por la aplicación de los nuevos impuestos a los pasajeros. La demanda del turismo *premium*, menos sensible a los precios, ha sido más sólida frente a la subida de las tarifas. Además, el crecimiento del comercio mundial y la inversión empresarial siguen impulsando este tipo de transporte. El crecimiento de la demanda *premium* ha caído por debajo del 9% de 2010, pero se espera que este año sea similar a la tendencia histórica, a una tasa del 5.6%.

Capacidad: Se prevé un aumento del 5,8% en la capacidad total (de pasajeros y carga), por encima del 4,7% de aumento previsto anteriormente. La brecha entre el crecimiento de la capacidad y de la demanda se ha ampliado a un 1,1 puntos porcentuales desde los 0,3 puntos porcentuales de la previsión anterior. Debido a la programación y a los gastos fijos, se espera que los ajustes de la capacidad continúen a la zaga de la caída de la demanda, provocando una caída de los factores de ocupación. En abril, los factores de carga de pasajeros se cernían en torno al 77%, más de un punto porcentual por debajo del 78,4% alcanzado por el tráfico internacional en 2010. La utilización de aviones está también disminuyendo. Esta disminución en la utilización de activos, reflejada por factores de carga más bajos y una media menor de horas de vuelo por avión, es el factor que ejerce una mayor presión negativa sobre la rentabilidad de las aerolíneas.

Rendimiento: Unas condiciones económicas sólidas han permitido que algunas compañías aéreas puedan compensar parcialmente el alto precio del combustible. Esto se refleja en una previsión del rendimiento mayor, el 3% para el tráfico de pasajeros (cifra que dobla el 1,5% de la anterior previsión) y el 4% para el tráfico de carga (en comparación con el 1,9% de la anterior previsión). El problema es que el aumento de costes de los viajes está debilitando la demanda sensible a los precios y no se espera que las compañías aéreas sean capaces de compensar los mayores costes con ingresos más altos.

Riesgos: El principal riesgo de esta previsión es un debilitamiento del crecimiento económico mundial. Los altos precios de la energía repercutirán, sin duda, en la desaceleración del crecimiento económico. Sin embargo, dos factores mitigarán este impacto. En primer lugar, las economías actuales (que generan una unidad de PIB con sólo la mitad de la energía que se necesitaba a mediados de la década de 1970) son menos sensibles a los altos precios del petróleo. En segundo lugar, el sector empresarial dispone de liquidez, la confianza empresarial es alta, y el comercio mundial sigue creciendo en torno al 9% anual. El Fondo Monetario Internacional y otros organismos prevén un crecimiento global, lo que estaría indicando una recuperación del crecimiento de la demanda al nivel histórico del 5,6% para el segundo semestre de 2011. La previsión de la IATA para una continua rentabilidad de las aerolíneas, aunque menor, a pesar del precio del crudo a 110 dólares el barril, depende de una economía fuerte para generar los ingresos suficientes que compensen parcialmente los mayores costes por el combustible.

Aspectos regionales destacados:

Se espera que las **compañías de Asia-Pacífico** obtengan 2.100 millones de dólares – la más rentable de todas las regiones. A pesar de ello, esta cantidad está muy por debajo de los 10.000 millones que la región alcanzó en 2010. Las aerolíneas de esta región dependen mucho más que otras de los mercados de carga y de las fluctuaciones del precio del petróleo. Las aerolíneas de Asia-Pacífico transportan el 40% del transporte aéreo de carga total, y a pesar de que los costes laborales son más bajos y la cobertura de combustible es relativamente baja, el combustible representa una mayor proporción en los costes totales. Además, se espera que el terremoto y el tsunami ocurridos en Japón hagan mella en las perspectivas de la región para el resto del año. Sin embargo, esto se verá compensado por un fuerte crecimiento en China e India. El continuo dinamismo de estas economías hará que Asia-Pacífico sea la única región donde el aumento de la demanda (6,4%) supere al crecimiento de la capacidad (5,9%).

Las **compañías norteamericanas** experimentarán una caída desde los 4.100 millones de dólares de beneficio a 1.200 millones de dólares. Las compañías de la región están viendo sus costes afectados por la subida del precio del combustible, agravado por una flota de aviones más antigua y menos eficientes en el consumo de combustible. La demanda de la región se está viendo afectada también con un 12% de los ingresos internacionales vinculados al mercado japonés. Sin embargo, esto está siendo compensado por una economía más fuerte de lo previsto en EE.UU., con una demanda más fuerte y un aumento de las exportaciones impulsadas por la debilidad del dólar EE.UU. Se espera que una gestión de la capacidad más prudente provoque un aumento de la demanda del 4% compensada por el mismo aumento de la capacidad.

Las **compañías europeas** alcanzarán unos beneficios de 500 millones de dólares, por debajo de los 1.900 millones de dólares en 2010. La crisis de la deuda soberana está reduciendo la demanda de las economías europeas periféricas. Las economías centrales se están beneficiando de las fuertes exportaciones, pero los nuevos impuestos de los pasajeros están dañando la demanda sensible al precio. Se espera que gran parte de la previsión de beneficios para este año se generen en los mercados, más boyantes, de larga distancia. Se espera que un aumento de la capacidad del 4,8% supere 3,9% que crecerá la demanda.

Se espera que las **compañías de Oriente Medio** obtengan un beneficio de 100 millones de dólares, por debajo de los 900 millones de dólares en 2010. Los disturbios políticos en algunas partes de la región están perjudicando la demanda. Se espera que las principales aerolíneas de la región continúen ganando cuota de mercado, transportando pasajeros a través de los *hubs* de Oriente Medio. Sin embargo, los elevados precios del petróleo debilitarán la demanda en algunos sectores de pasajeros clave y la utilización de activos se verá afectada a la baja. Se espera que el crecimiento de la capacidad del 15,5% supere el 14,6% que lo hará la demanda.

Las **compañías latinoamericanas** será la única región que siga obteniendo beneficios por tercer año consecutivo. Las economías regionales siguen mostrando un buen crecimiento, y los vínculos comerciales con los Estados Unidos y Asia, en particular, están disparando el tráfico. Modelos innovadores de negocio y la consolidación se han combinado para generar beneficios razonables en estos mercados en crecimiento. Sin embargo, un beneficio de 100 millones de dólares es una reducción considerable respecto a los 900 millones de dólares de beneficio en 2010. Se espera que el crecimiento de la capacidad del 6,9% supere al 6% que crecerá la demanda.

Las **compañías africanas** serán las únicas que registren pérdidas, 100 millones de dólares, en 2011. Los disturbios políticos en el norte de África están afectando a la demanda, sobre todo en Egipto y Túnez, cuyo sector turístico es mayor. Las economías y la demanda de transporte aéreo en muchos países africanos han crecido con fuerza, pero el sector local ha luchado por convertir esto en un crecimiento rentable, obstaculizado por la deficiente infraestructura y la regulación gubernamental restrictiva. Para agravar el problema, el crecimiento de la capacidad del 7,4% superará al crecimiento de la demanda del 6,5%.

- IATA -

Para más información, contactar:

Anthony Concil
Director Corporate Communications
AGM Media Centre Tel: +65 6688 2734
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.
- Puedes seguirnos en <http://twitter.com/iata2press> para mantenerte actualizado en la industria de la aviación.