



COMUNICADO

Nº: 86

Incapacidad de Aerolíneas para Reducir más sus Costes y Salvar el Empleo

27 de octubre, 2020 (Ginebra) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) ha publicado un nuevo análisis que confirma la incapacidad de la industria de aerolíneas para seguir recortando costes para evitar la quema de liquidez y la quiebra, y preservar el empleo en 2021. IATA ha reiterado su llamamiento a los gobiernos para que tomen medidas de alivio financiero con el fin de evitar el cierre de las aerolíneas y los despidos masivos en el sector. IATA continúa insistiendo, además, en la necesidad de aplicar pruebas de diagnóstico del COVID-19 de forma sistemática antes de volar para que los gobiernos puedan abrir sus fronteras de nuevo sin medidas de cuarentena.

Se espera que los ingresos totales de la industria disminuyan un 46% en 2021 respecto a los 838.000 millones de dólares (US) en 2019. El análisis anterior preveía una reducción del 29% en 2021 respecto a los ingresos de 2019 en un escenario que contemplaba la recuperación de la demanda a partir del cuarto trimestre de 2020. Sin embargo, los nuevos brotes de COVID-19 y las restricciones de viaje subsiguientes por parte de los gobiernos, como el cierre de fronteras o las medidas de cuarentena, están retrasando las expectativas de recuperación. IATA prevé una caída interanual del 66% del tráfico aéreo en 2020 y una contracción del 68% en la demanda de diciembre de este mismo año.

“El cuarto trimestre de 2020 será muy duro, y hay pocos indicios de que la primera mitad de 2021 sea significativamente mejor mientras las fronteras permanezcan cerradas y/o se sigan imponiendo medidas de cuarentena en destino. A menos que los gobiernos sigan proporcionando alivio financiero, a las aerolíneas medianas les quedan solo 8,5 meses de liquidez al ritmo actual de gasto. Y no tenemos capacidad para recortar los costes con la rapidez necesaria para acomodarnos a los ingresos actuales”, dijo Alexandre de Juniac, director general y CEO de IATA.



Si bien las aerolíneas han tomado medidas drásticas para reducir costes, alrededor del 50% de estos son fijos o semifijos —al menos a corto plazo—, lo que impide reducir los gastos al ritmo de los ingresos. Por ejemplo, la disminución interanual de los costes operativos para el segundo trimestre fue del 48%, frente a la disminución del 73% en los ingresos operativos, según un análisis basado en una muestra de 76 aerolíneas.

Y si bien las aerolíneas han tenido que reducir su capacidad (asientos por kilómetro ofertados, ASK por sus siglas en inglés) a consecuencia del desplome de la demanda de los viajes aéreos, esto no ha hecho sino aumentar los costes unitarios (coste per-ASK o CASK), puesto que ahora el total de los costes se distribuyen entre un menor número de asientos por kilómetro. Los resultados preliminares del tercer trimestre muestran que los costes unitarios aumentaron alrededor del 40% en comparación con el mismo período del ejercicio anterior.

De cara a 2021, IATA estima que para lograr el punto de equilibrio y evitar la pérdida de liquidez, los costes unitarios deberán reducirse un 30% en comparación con el CASK promedio en 2020, una reducción que no tiene precedentes en la industria de la aviación.

Variables de influencia en este análisis:

- Con la caída de la demanda internacional en casi un 90%, las aerolíneas se han visto obligadas a estacionar miles de aviones de largo recorrido y centrarse en las operaciones de corto recorrido en la medida de lo posible. Sin embargo, la fuerte caída del recorrido medio incrementa el número de aviones necesarios para cubrir los servicios. Por ejemplo, la capacidad (ASK) se ha reducido un 62% respecto a enero de 2019, pero la flota en servicio solo se ha reducido un 21%.
- Alrededor de un 60% de la flota mundial está alquilada. Si bien los arrendadores han reducido las cuotas a sus clientes, los costes de alquiler de aeronaves disminuyeron menos de un 10% durante el año pasado.
- Es fundamental que los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea no incrementen los costes para compensar el vacío presupuestario asociado a los niveles de tráfico aéreo antes de esta crisis. Los costes de infraestructuras han caído drásticamente debido a la escasez de vuelos y pasajeros. Los proveedores de infraestructuras pueden



recortar costes, aplazar el gasto de capital, financiarse a través de los mercados de capitales para cubrir pérdidas o pedir ayuda financiera a los gobiernos.

- El combustible es la única nota positiva gracias a la bajada del 42% en 2019. Lamentablemente, se espera que el precio aumente el próximo año con el incremento de la actividad económica y el consiguiente aumento de la demanda.
- Si bien IATA no aboga por reducir el empleo en particular, mantener el nivel de productividad laboral del año pasado (ASK/empleado) requeriría una reducción del empleo en un 40%. Reducir los costes laborales unitarios al nivel más bajo de los últimos años —un 52% respecto al dato del tercer trimestre en 2020— implica la reducción de empleo o recortes salariales.
- Incluso si se lograra esa reducción sin precedentes en los costes laborales, los costes totales seguirían siendo más elevados que los ingresos en 2021, y las aerolíneas continuarían quemando liquidez.

“El panorama no es bueno en relación con los costes de cara a 2021. Aun consiguiendo reducir los gastos al máximo, la industria no alcanzaría la sostenibilidad financiera en 2021”, dijo De Juniac.

“Las señales son claras. Cada día que pasa en medio de esta crisis, crece la amenaza sobre el empleo y la economía. O los gobiernos se dan prisa o cerca de 1,3 millones de empleos en el sector de aerolíneas están en riesgo. Y si esto sucede, el efecto dominó pondría en peligro 3,5 millones de puestos de trabajo adicionales en el sector de la aviación y la estabilidad laboral de 46 millones de personas en la economía global, cuyos trabajos dependen de la aviación. A lo que se sumaría el impacto de la pérdida de conectividad aérea sobre el PIB global, con una pérdida de actividad económica de 1.800 millones de dólares (US). Los gobiernos deben tomar medidas firmes para evitar esta catástrofe económica y laboral inminente. Deben dar un paso adelante y proporcionar más medidas de alivio financiero. Y deben poner en marcha la aplicación sistemática de pruebas de COVID-19 para reabrir las fronteras de forma segura y sin cuarentena”, dijo De Juniac.

[Discurso completo de Alexandre de Juniac](#)

[COVID-19: “¿Pueden reducirse los costes para mantener una liquidez saludable?” \(PDF\)](#)



Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- Este análisis pone de relieve los desafíos en materia de costes que enfrentan las aerolíneas. No obstante, IATA no aboga ni recomienda ninguna acción específica con respecto a la reducción de costes, ni siquiera aquellas acciones dirigidas a la reducción de costes laborales. Sin embargo, este análisis puede ayudar a los gobiernos a comprender y evaluar la urgencia y el alcance de las decisiones que deben tomar las aerolíneas en su lucha por mantener su salud financiera.
- 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>