



# NOTICIAS

No: 37

## Previsión de pérdidas más profundas *Se debilitan los márgenes y aumenta el coste del combustible*

**15 de septiembre de 2009 (Washington)** - La International Air Transport Association (IATA) ha presentado hoy una previsión financiera global que indica unas pérdidas para las líneas aéreas de 11.000 millones de dólares en 2009. Esto supone 2.000 millones más de lo anteriormente proyectado, que llegaba a los 9.000 millones de dólares, como consecuencia del aumento del precio del combustible y a los márgenes excepcionalmente débiles. Los ingresos de la industria caerán este año en 80.000 millones de dólares (un 15%), hasta los 455.000 millones de dólares, en comparación con los niveles de 2008.

IATA también ha revisado sus estimaciones de pérdidas para 2008, desde los 10.400 millones de dólares, hasta los 16.800 millones de dólares de pérdidas. La nueva cifra refleja revisiones y clarificaciones de los tratamientos contables de las evaluaciones de los fondos de comercio y de coberturas de combustible. Las cifras de beneficios de IATA no tienen en cuenta estos extraordinarios que no son considerados realizables en términos de liquidez.

“El fondo de esta crisis – con pérdidas combinadas en 2008 – 9 de 27.800 millones de dólares – es más profundo que el impacto del 11 de septiembre”, dijo Giovanni Bisignani, Director General y CEO de IATA. Las pérdidas de la industria en 2001 – 2002 fueron de 24.300 millones de dólares. “Este no es un impacto a corto plazo. 80.000 millones de dólares de ingresos desaparecerán de la industria. Esto supone un 15% de ingresos perdidos, que nos llevará años recuperar. Conservar liquidez, una cuidadosa gestión de la capacidad y la reducción de costes resultan esenciales para sobrevivir. La tormenta económica mundial puede estar amainando, pero las líneas aéreas no han encontrado todavía un puerto seguro. La crisis continua”, dijo Bisignani.

Tres factores principales están detrás de las pérdidas previstas:

- **Demanda:** Se espera que el tráfico de pasajeros caiga un 4,0% y el de carga en un 14% en 2009 (en comparación con las caídas del 8,0% y del 17%, respectivamente de la previsión de junio). Para julio, la demanda de carga bajó un -11,3% y la de pasajeros un -2,9%. Aunque ambas suponen mejoras respecto a los mínimos de un -23,2% en carga (enero) y -11,1% para pasajeros (marzo), ambos mercados permanecen débiles.
- **Márgenes:** Se espera que los márgenes se desplomen un 12% en el mercado de pasajeros y un 15% para la carga, en comparación con las reducciones del 7% y del 11% de la previsión de junio. La caída en los márgenes de los pasajeros se debe a una

reducción del 20% en la demanda de viajes “premium”. La utilización de la carga sigue por debajo del 50% a pesar de la retirada de 227 cargueros de la flota mundial. Hay poca esperanza de una pronta recuperación de los márgenes, tanto en el mercado de pasajeros, como en el de carga.

- **Combustible:** Los precios del petróleo “spot” han aumentado rápidamente, anticipándose a las mejores condiciones económicas. Se espera que el precio medio del petróleo alcance los 61 dólares por barril (Brent) durante el año (un aumento sobre los 56 dólares por barril de la previsión de junio). Esto añadirá 9.000 millones en costes para llegar a una factura de combustible total de 115.000 millones de dólares.

“El optimismo en la economía global ha hecho crecer los volúmenes de pasajeros y carga, pero este es el único aspecto brillante. Los costes crecientes y la caída de márgenes han consumido el circulante de las líneas aéreas. La fuerte caída de márgenes dejará una profunda cicatriz en la estructura de la industria. Y los ingresos no volverán a los niveles de 2008 hasta 2012 como pronto”, dijo Bisignani.

“Con una liquidez sustancialmente baja durante la primera mitad del año, la situación es crítica. Las grandes compañías aéreas han guardado reservas de 15.000 millones de dólares – un colchón de oxígeno que está evitando una importante crisis de circulante. Pero la previsión para las compañías pequeñas y medianas – con limitadas opciones para obtener liquidez – es mucho peor”, dijo Bisignani.

Por regiones, la imagen varía:

- Preveemos que **las compañías norteamericanas** presentarán pérdidas de 2.600 millones de dólares, más del doble de la anterior previsión de 1.000 millones. El recorte de capacidad, que se hizo pronto, se ajustó a la caída de la demanda. Pero los márgenes siguen siendo débiles y la recuperación de la demanda de viajes se está retrasando debido a los altos niveles de deuda y desempleo.
- Se espera que **las compañías europeas** sufran las pérdidas más severas, de 3.800 millones de dólares. Estas son también más del doble de las anteriormente previstas, de 1.800 millones de dólares. Los principales mercados de larga distancia se han visto afectados por el colapso comercial mundial y los retrasos en suavizar la regulación de los “slots” no han permitido una reducción de capacidad a tiempo.
- **Las compañías de Asia-Pacífico** presentarán pérdidas de 3.600 millones de dólares, similares a los 3.300 millones de la anterior previsión. Las compañías de la región han sido las más afectadas por la recesión y las pérdidas por coberturas del precio del combustible, pero también serán las primeras en beneficiarse del renovado crecimiento económico asiático, y de la modesta reposición de inventarios en occidente.
- Se espera que **las compañías latinoamericanas** queden en equilibrio, lo que supone una mejora respecto a los 900 millones de dólares de pérdidas de la anterior previsión. Las líneas aéreas de esta región se benefician de economías más robustas, aunque sufren la escasez de crédito al consumo de América del Norte.
- **Las compañías de Oriente Medio** presentan también una mejor previsión, y pasan de 1.500 millones a 500 millones de pérdidas. Las líneas aéreas continúan ganando mercado en el largo radio con mayor capacidad y conectividad en sus “hubs”. Sin embargo, la debilidad de la recuperación económica, supone exceso de capacidad continuado y más pérdidas.
- La previsión para **las compañías africanas** no ha variado, con unas pérdidas previstas de 500 millones de dólares. A pesar de que muchas economías en el continente han continuado creciendo durante la recesión global, las líneas aéreas africanas no han sido capaces de beneficiarse y han perdido mercado. Para el próximo año se esperan nuevas pérdidas en la región.

“Esta no es una crisis sólo de las líneas aéreas. Llega menos dinero a la industria, y la cadena de valor al completo debe estar preparada para el cambio. Todos nuestros socios en la industria – incluyendo aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea, sistemas de distribución global – deben estar preparados para recortar costes y mejorar eficiencias. Algunos aeropuertos han realizado reducciones de costes, pero no en línea con la magnitud de los cambios de la liquidez en la industria”, dijo Bisignani.

“Los Gobiernos necesitan una llamada de aviso para que creen un marco político que apoye un sector del transporte aéreo competitivo, capaz de empujar la expansión económica. Sin embargo, los gobiernos europeos tienen la fijación del utilizar el medio ambiente como excusa para exprimir más impuestos del sector. Y Estados Unidos no se está moviendo con la rapidez necesaria para implementar las críticas ventajas que aportará la gestión de tráfico aéreo NextGen”, dijo Bisignani. “No queremos subsidios. Pero necesitamos que los gobiernos miren con más seriedad a este sector mediante (1) inversiones en infraestructura eficiente, (2) el reemplazo de la proliferación de impuestos medioambientales con una solución global para el entorno y (3) dando a las líneas aéreas libertades comerciales normales para que se fusionen cuando tenga sentido y que puedan acceder a los capitales globales, como cualquier otra industria”, dijo Bisignani.

## **2010**

IATA espera que los números rojos continúen en 2010, con unas pérdidas netas de 3.800 millones de dólares. Esto se basa en una limitada recuperación del crecimiento de los volúmenes de tráfico del 3,2% para los pasajeros y del 5% para la carga; un incremento muy modesto de los márgenes del 1,1% para los pasajeros y del 0,9% para la carga, y el petróleo a un precio medio de 72 dólares por barril.

**- IATA -**

### **Contacto:**

Anthony Concil  
Director Corporate Communications  
Tel: +41 22 770 2967  
Email: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

### **Nota para los editores:**

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