



NOTICIAS

No: 55

Pérdidas de 5.600 Millones de Dólares para 2010 -Bajo Rendimiento y Aumento de los Costes Mantienen a la Industria en Números Rojos-

15 de diciembre 2009 (GINEBRA) – La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) revisó su previsión financiera para 2010 que prevé pérdidas de 5,6 mil millones de dólares, una cifra más elevada que los 3,8 mil millones de dólares previstos anteriormente. Para 2009, IATA mantiene su previsión de 11 mil millones de dólares de pérdidas netas.

“Las aerolíneas del mundo van a perder 11 mil millones de dólares en 2009. Estamos al final de un *Annus Horribilis* que marca una *Decennis Horribilis*, diez años difíciles para la industria de la aviación. Entre los años 2000 y 2009, las aerolíneas perdieron 49,1 mil millones de dólares – una media de 5 mil millones de dólares anuales”, dijo Giovanni Bisignani, Director General y CEO de IATA,

“Lo peor ya ha pasado. Algunas estadísticas clave para 2010 se mueven en dirección correcta. La demanda va a seguir mejorando y se espera que las aerolíneas reduzcan los costes no relacionados con el combustible en un 1,3%. Pero el precio de éste aumenta y el rendimiento sigue siendo un desastre. En 2010, las aerolíneas no saldrán de los números rojos y registrarán pérdidas de 5,6 mil millones de dólares”, señaló Bisignani.

Los aspectos más destacados de la previsión son los siguientes:

Ingresos: Los ingresos de la industria en 2010 experimentarán una subida de 22 mil millones de dólares (4,9%) en comparación con 2009 para alcanzar los 478 mil millones de dólares. Sin embargo, estos ingresos aún se sitúan en un 57 mil millones de dólares (11%) por debajo de los 535 mil millones de dólares alcanzados en 2008, y de los 30 mil millones de dólares en 2007 cuando el tráfico de pasajeros era el que se espera para 2010.

Demanda de Pasajeros: Tras la caída del 4,1% en 2009, se prevé un aumento del tráfico de pasajeros del 4,5% para 2010 (por encima del 3,2% de la previsión de septiembre). Se espera que 2,28 mil millones de personas vuelen en 2010, cifra que alcanza el pico registrado en 2007.

Demanda de Carga: Se espera que la demanda de carga experimente un crecimiento del 7%, 37,7 millones de toneladas, en 2010 (un crecimiento más fuerte que el 5% previsto en septiembre), tras la caída del 13% sufrida en 2009. Pero el volumen total del transporte de carga se mantendrá un 10% por debajo de los 41,8 millones de toneladas registradas en el pico de 2007. La demanda del transporte de carga crece a un ritmo superior que el del comercio internacional debido a la reposición de existencias. Una vez que los niveles de existencias se hayan restablecido, se espera que este crecimiento se acomode al del comercio internacional.

Rendimiento: En 2009, el rendimiento del tráfico de pasajeros y del transporte de carga se desplomó un 12% y 15% respectivamente. Se espera que el rendimiento del transporte de carga

mejore un 0,9% en 2010. En relación al tráfico de pasajeros, se prevé que se mantenga en los mismos niveles. Los factores determinantes son el exceso de capacidad en el mercado y la reducción del presupuesto destinado a viajes de negocios. Los ajustes en la capacidad en 2009 se realizaron a costa de una menor utilización del avión (6% menor). Los 1.300 aviones pendientes de entrega a lo largo de 2010 contribuirán al 2,8% de crecimiento de la capacidad global, perjudicando el rendimiento. Además, el ajuste en el presupuesto de los usuarios de los viajes de negocios se refleja en tarifas Premium más bajas.

Combustible: Se prevé un precio medio del barril del petróleo Brent de 75 dólares en 2010, considerablemente alto en comparación a los 61,8 dólares de media esperados en 2009. El carburante supondrá el 26% de los costes operativos en 2010. Este porcentaje es mucho más bajo que el 32% registrado en 2008, pero dos veces más que el 13% observado entre 2001 y 2002.

Liquidez: A lo largo del año 2009, la industria habrá acumulado 38 mil millones de dólares de liquidez (25 mil millones procedentes de los mercados de capital y 13 mil millones de dólares procedentes de las ventas de aviones y alquileres). La relación entre liquidez e ingresos ha mejorado en las compañías europeas y norteamericanas, en cambio las de Asia-Pacífico no han experimentado ningún cambio. Esta mejora proporciona un colchón de liquidez de cara a la débil actividad de temporada prevista para el primer trimestre.

“El número de pasajeros regresará a los niveles registrados en 2007, pero con 30 mil millones de ingresos menos. El colchón de liquidez de 38 mil millones de dólares generado a lo largo de este año ayudará a las aerolíneas a sobrevivir durante la baja estación, pero no habrá recuperación a la vista durante 2010. Los tiempos duros continúan”, dijo Bisignani.

Previsiones Regionales para 2010

Todas las regiones, excepto África, experimentarán mejoría en 2010 en comparación con 2009. Sin embargo, existirán grandes diferencias:

Las pérdidas de **las compañías norteamericanas** se reducirán de 2,9 mil millones de dólares en 2009 a 2 mil millones de dólares en 2010. Esta mejora relativa será el resultado de la optimización de los precios y reducción de los costes como consecuencia de los ajustes en la capacidad.

Las compañías europeas sufrirán pérdidas de 2,5 mil millones de dólares más que en ninguna otra región. Esto representa una mejoría respecto a los 3,5 mil millones de pérdidas previstos en 2009. Las compañías de esta región están afectadas por la lenta recuperación económica y sus limitaciones para ajustar la capacidad debido a las regulaciones de slots aeroportuarios.

Las compañías de Asia-Pacífico anunciarán pérdidas de 700 millones de dólares. En comparación con los 3,4 mil millones de dólares de pérdidas en 2009, esta región será la que muestre la recuperación más fuerte con diferencia. Esta mejora es la consecuencia de la recuperación de ciertas economías de la región. Por ejemplo, se prevé que el PIB de China crezca un 9,0% para 2010.

Las compañías latinoamericanas serán las únicas que registren beneficios en 2009 y 2010. Se prevé un beneficio de 100 millones de dólares para cada año. Esto se debe, en gran parte al beneficio de la relativa fuerza de las economías en América del Sur y el aumento en las eficiencias obtenido por las compañías regionales a través de estructuras de las compañías regionales..

Las compañías de Oriente Medio verán disminuir sus pérdidas, pasando de 1,2 mil millones de dólares en 2009 a 300 millones de dólares en 2010. Un gran volumen de rutas de largo recorrido sobre los hubs de Oriente Medio mantendrán a las compañías parcialmente a salvo de los efectos de la crisis financiera en Dubai.

Las compañías de África experimentarán pérdidas de 100 millones de dólares en 2010 – en consonancia con la misma cantidad prevista en 2009. La alta competitividad contrarresta el papel positivo que juegan las fuertes economías y la creciente liberalización del mercado.

Ajuste Estructural

“La estructura de la industria está desequilibrada. Quizás los rendimientos no lleguen a recuperarse de su precipitada caída. Es difícil ver cómo esto puede equilibrarse desde el lado de los costes. Tras una década de recortes, la reducción en los costes de unidades distintas al carburante será progresiva en el mejor de los casos. Así mismo, el riesgo de que suban los costes del carburante es constante. Sí veremos el éxito de algunas aerolíneas. Pero a menos que reconstruyamos los cimientos de la industria para facilitar el cambio estructural, sería poco realista pensar que podemos cubrir el coste del capital de esta industria híper fragmentada”, explicó Bisignani.

En noviembre, siete países (Chile, Malasia, Panamá, Singapur, Suiza, Emiratos Árabes Unidos y Estados Unidos) firmaron una Declaración Multilateral de Principios Políticos, apoyada por la Unión Europea. Estos principios constituyen un compromiso de las partes para modernizar la industria y conseguir la consolidación transfronteriza. Estos principios políticos se establecen en igualdad de condiciones bajo la responsabilidad de los gobiernos.

Bisignani añadió que “la consolidación es la gran esperanza de la industria. El grado de consolidación ocurrido a lo largo de esta horrible década es un paso en la dirección correcta. Pero las barreras políticas fruto de las restricciones sobre la propiedad de este arcaico sistema bilateral, frenan este intento de consolidación más allá de las fronteras de cada país. La industria no puede soportar la gran cantidad de pérdidas en este *statu quo*. La próxima década debe estar marcada por la facilitación de la consolidación”.

- IATA -

Contacto:

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

Notas para los Editores:

- IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo) representa alrededor de 230 líneas aéreas, que suponen el 93% del tráfico aéreo regular internacional.
- Discurso completo de Bisignani en: www.iata.org/pressroom/speeches/2009-12-15-01
- Documento sobre la previsión financiera en: http://www.iata.org/whatwedo/economics/industry_outlook.htm