



# NOTICIAS

No: 10

## **Perspectivas Sombrías - Profunda Recesión, Mayores Pérdidas -**

**24 de marzo de 2009 (Ginebra)** - La International Air Transport Association (IATA) dio a conocer una previsión revisada para la industria global del transporte aéreo, con pérdidas de 4.700 millones de dólares para 2009. Estas son significativamente peores que las anunciadas en la previsión de IATA en diciembre, de 2.500 millones de dólares en 2009, y reflejan el rápido deterioro de las condiciones económicas globales.

Se espera que la cifra de negocios de la industria caiga un 12%<sup>1</sup> (62.000 millones de dólares), hasta los 467.000 millones de dólares. Como comparación, la anterior caída de ingresos, después de los sucesos del 11 de septiembre de 2001, supuso una caída de 23.000 millones de dólares durante el periodo 2000 a 2002 (aproximadamente un 7,0%<sup>2</sup>).

“El estado de la industria de las líneas aéreas hoy día es sombrío. La demanda se ha deteriorado mucho más rápidamente con la crisis económica de lo que podía haberse anticipado hace solo unos meses. Nuestra previsión de pérdidas para 2009 es ahora de 4.700 millones de dólares. Junto al endeudamiento de la industria, de 170.000 millones de dólares, las presiones sobre los resultados del sector son extremas”, dijo Giovanni Bisignani, Director General y CEO de IATA.

Se espera que la demanda caiga rápidamente con una contracción esperada del tráfico de pasajeros del 5,7%. Las implicaciones de esta reducción sobre los ingresos se verán exageradas por una caída aún mayor del tráfico “premium”. Se espera que la demanda de carga se contraiga un 13%. Ambas cifras son significativamente peores que las previstas en diciembre, de un 3,0% de caída en el tráfico de pasajeros y una reducción del 5,0% en la demanda de carga. Se espera que los márgenes se reduzcan un 4,3%.

La caída en los precios del combustible está ayudando a evitar pérdidas aún mayores. Con un precio previsto de 50 dólares por barril (petróleo Brent), la factura de combustible de la industria se espera que se reduzca al 25% de los costes operativos (en comparación con el 32% en 2008 cuando el precio medio del petróleo fue de 99 dólares por barril). Junto a la menor demanda, los gastos totales en combustible se reducirán hasta los 116.000 millones de dólares (en comparación con los 168.000 millones de dólares en 2008).

“El combustible es la única buena noticia. Pero el alivio de los menores precios del combustible es superado por la caída de la demanda y el desplome de los ingresos. La industria se encuentra en cuidados intensivos. Las líneas aéreas se enfrentan a dos retos fundamentales: conservar liquidez y ajustar cuidadosamente la capacidad a la demanda”, dijo Bisignani.

---

<sup>1</sup> 11,7% redondeado al punto de porcentaje más próximo.

<sup>2</sup> Los ingresos de la industria en 2000 fueron de 329.000 millones de dólares. Para 2002 habían bajado hasta los 306.000 millones de dólares.

IATA también ha revisado su previsión de pérdidas para 2008 desde los 5.000 a los 8.500 millones de dólares. El cuarto trimestre de 2008 ha sido particularmente difícil debido a las pérdidas por coberturas y una fuerte caída en tráfico "premium" y en carga.

Las diferencias regionales siguen siendo significativas:

**Asia Pacífico:** Las líneas aéreas en esta región siguen siendo las más afectadas por la actual crisis económica y se espera que presenten unas pérdidas de 1.700 millones de dólares (significativamente peores que la anterior previsión de pérdidas de 1.100 millones de dólares). Japón, el mayor mercado de la región espera ver una reducción del 5,5% en un PNB en 2009, con sus exportaciones ya en caída libre. China ha tenido éxito estimulando la demanda en mercados domésticos con ajustes de precios. La demanda internacional hacia y desde China se espera que se contraiga entre un 5 y un 10% durante el año. India, cuyo mercado de servicios aéreos internacionales se triplicó en tamaño entre 2000 y 2008, espera ver un aumento de capacidad del 0,7% en 2009, mientras que la demanda caerá entre el 2 y el 3%. En general, la región verá una caída de la demanda del 6,8%, pero solo una reducción del 4,0% en capacidad.

**América del Norte:** Se espera que las compañías en esta región obtengan los mejores resultados para 2009, con 100 millones de dólares de beneficio combinado. Una caída del 7,5% en la demanda se verá compensada con una reducción del 7,5% en la capacidad. A pesar del empeoramiento de las condiciones económicas, la previsión ha cambiado relativamente poco respecto a la anterior de unos beneficios de 300 millones de dólares. Las compañías se están beneficiando de una cuidadosa gestión de capacidad y menores precios diarios del combustible.

**Europa:** Se espera que las compañías europeas pierdan 1.000 millones de dólares en 2009. Se prevé una reducción del 2,9% en el PNB del continente que resultará en una caída del 6,5% en la demanda. Los recortes de capacidad del 5,3% no podrán seguir el ritmo de la caída de la demanda, empujando los márgenes y la rentabilidad a la baja.

**América Latina:** Aunque se prevé que América Latina mantenga un crecimiento positivo del PNB en 2009, el colapso de la demanda de materias primas llevará a una caída del tráfico del 7,8%. Se espera que las compañías solo puedan reducir un 3,8% su capacidad, lo que dará como resultado pérdidas de 600 millones de dólares.

**África:** Se espera que las compañías africanas sufran unas pérdidas de 600 millones de dólares en 2009. Esto supone seis veces más que los 100 millones perdidos en 2008. Las compañías del continente están perdiendo mercado en las rutas de largo alcance. Se espera que la demanda caiga un 7,8%, con una reducción del solo un 6,0% en la capacidad.

**Oriente Medio:** Oriente Medio será la única región con crecimiento de la demanda en 2009 (+1,2%). Pero será anulada por el impacto del 3,8% de crecimiento en la capacidad. Aunque es significativamente más bajo que los crecimientos de dos dígitos de los pasados ejercicios, la región sigue añadiendo capacidad por delante de la demanda. El resultado esperado es una pérdida de 900 millones de dólares (un ligero deterioro respecto a los 800 millones perdidos en 2008).

#### ***Mirando al futuro:***

La mayor parte del deterioro previsto para 2009 ya se ha producido en enero. A medida que los fabricantes terminen con sus existencias almacenadas debe producirse un modesto avance en la carga aérea a medida que los envíos de componentes crezcan ligeramente. Sin embargo la débil confianza de consumidores y empresas mantendrá baja la demanda de transporte aéreo.

“Las perspectivas para las líneas aéreas dependen de la recuperación económica. Hay muy poco que indique una próxima finalización de la crisis. Será un 2009 sombrío. Y aunque las perspectivas pueden mejorar hacia final de año, esperar una recuperación significativa en 2010 necesitará más optimismo que realismo”, dijo Bisignani.

Bisignani también advirtió que la crisis debe traer cambios. “La recuperación no se producirá sin cambios. No hay duda de que esta es una industria resistente, capaz de catalizar el crecimiento económico. Pero estamos estructuralmente enfermos. El margen histórico de esta industria hiper-fragmentada es del 0,3%. Las subvenciones no son la prescripción para devolvernos la salud. El acceso a los capitales globales, la capacidad de fusionarnos y consolidarnos; y la libertad para acceder a los mercados son necesarios para gestionar este sector como una industria normal y rentable. Esto es Agenda for Freedom de IATA – y una solución efectiva en coste para los gobiernos, desesperados por estimular sus economías”, dijo Bisignani.

– IATA –

**Contacto:**

Anthony Concil  
Director Corporate Communications  
Tel: +41 22 770 2967  
Email: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)  
En España:  
Jaime Pérez-Guerra  
Tel: +34 629 962 571  
Email: [aeropr@aeropr.info](mailto:aeropr@aeropr.info)

**Notas para los editores:**

- IATA (International Air Transport Association) representa a unas 230 líneas aéreas que mueven el 93% del tráfico aéreo regular internacional.
- Las cifras de beneficios netos excluyen apuntes extraordinarios asociados con fusiones y reestructuraciones además de las pérdidas contables por coberturas sobre combustible que se han presentado en los balances de pérdidas y ganancias. Los recientes cambios en las normas contables, que requieren que las transacciones derivadas sean “valoradas según mercado”, han afectado significativamente los beneficios netos presentados por las líneas aéreas en 2008. Muchas coberturas tomadas durante la primera mitad de 2008, cuando los precios del combustible estaban subiendo, quedaron “fuera de rango” a finales de año, cuando los precios diarios del combustible cayeron. Las normas contables requieren ahora que algunas de estas pérdidas contables sean registradas en Pérdidas y Ganancias, pero otras pueden ser apuntadas como una provisión en el balance. Anteriormente ninguna de estas pérdidas “no líquidas” aparecían en la cuenta de pérdidas y ganancias y, para mayor claridad y consistencia, hemos quitado las pérdidas contables por cobertura de combustible siempre que ha sido posible de las cifras de beneficios netos que publicamos.
- Los detalles completos de la previsión están disponibles en [www.iata.org/economics](http://www.iata.org/economics)