



COMUNICADO

Nº: 46

La deuda del sector de aerolíneas crece hasta el 28% -Más deuda, más freno a la recuperación-

26 de mayo, 2020 (Ginebra) - La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) ha publicado un nuevo análisis que revela que la deuda global del sector podría alcanzar los 550.000 millones USD a finales de año —120.000 millones USD más de deuda respecto a principios de 2020:

- 67.000 millones USD de esta deuda corresponden a préstamos del Estado (50.000 millones USD), alivio fiscal (5.000 millones USD) y garantías de préstamos (12.000 millones USD).
- 52.000 millones USD corresponden a fuentes privadas de financiación, como préstamos (23.000 millones USD), mercado de capitales (18.000 millones USD), nuevos arrendamientos operativos (5.000 millones USD) y líneas de crédito (6.000 millones USD).

La ayuda financiera es nuestro salvavidas para salir de lo peor de esta crisis sin recurrir al cierre. Pero durante el período de reanudación del sector a finales de este año, la deuda de la industria alcanzará los 550.000 millones USD, lo que supone un 28% más de deuda.

“El apoyo de los gobiernos está sirviendo para mantener la industria a flote. El siguiente reto es evitar que las aerolíneas se hundan frente a la carga que esta ayuda supone”, dijo Alexandre de Juniac, director general y CEO de IATA.

La ayuda de los gobiernos alcanza en total 123.000 millones USD, de los cuales, las aerolíneas tendrán que devolver 67.000 millones USD. Gran parte de este dinero va destinado a subsidios salariales (34.800 millones USD), financiación de capital (11.500 millones USD) y exenciones fiscales/subsidios (9.700 millones USD). Esto es vital para las aerolíneas, que verán su liquidez mermada en unos 60.000 millones USD sólo en el segundo trimestre de 2020.

“Más de la mitad de la ayuda proporcionada por los gobiernos genera nuevas obligaciones. Menos del 10% va destinada a los fondos de las aerolíneas. El panorama financiero de la industria ha dado un enorme giro. La devolución de la deuda pública y privada no hará sino alargar la crisis más allá de la propia recuperación de la demanda de pasajeros”, dijo De Juniac.

Diferencias regionales

Los 123.000 millones USD de ayuda pública equivalen al 14% de lo que las aerolíneas ingresaron en 2019 (838.000 millones USD). No obstante, existen grandes diferencias entre las distintas regiones, un problema que habrá que tener en cuenta.

	Ingresos 2019 (MMUSD)	Ayuda concedida (MMUSD)	(%) Ingresos 2019
Global	838	123	14%
Norteamérica	264	66	25%
Europa	207	30	15%
Asia-Pacífico	257	26	10%
Latinoamérica	38	0,3	0,8%
África y Oriente Medio	72	0,8	1,1%

Existen grandes diferencias entre las necesidades financieras de las aerolíneas para sobrevivir a la crisis por el COVID-19. El Gobierno estadounidense es un referente con su ley CARES, que proporcionará a las aerolíneas norteamericanas 1/4 de los ingresos de 2019. Le sigue Europa con ayudas por valor de un 15% de los ingresos de 2019 y Asia Pacífico, con un 10%. Sin embargo, las aerolíneas de África, Oriente Medio y Latinoamérica sólo contarán con 1% de los ingresos de 2019.

“Muchos gobiernos han dado un paso adelante con paquetes de ayuda financiera para remolcar a las aerolíneas de lo peor de esta crisis, como la falta de liquidez, y evitar la bancarrota. Allá donde los gobiernos no han sido capaces de responder con suficiente rapidez, o lo han hecho con fondos limitados, algunas aerolíneas han tenido que cerrar. Algunos ejemplos de ello son Australia, Italia, Tailandia, Turquía y Reino Unido. La conectividad es determinante para la recuperación. Por ello es importante que las aerolíneas reciban la ayuda financiera necesaria para estar preparadas con suficientes puestos de trabajo cuando las economías abran sus fronteras”, dijo De Juniac.

El impacto de la deuda

El tipo de ayuda influirá en la velocidad y fortaleza de la recuperación. IATA ha instado a los gobiernos que aún están estudiando ayudas al sector a que se centren en medidas de financiación de capital. “Muchas aerolíneas aún esperan desesperadamente un salvavidas financiero. Aquellos gobiernos que aún no han dado el paso, deben saber que ayudar a las aerolíneas a aumentar sus recursos con ayudas y subsidios, las situará en una posición más fuerte para la recuperación”, señaló De Juniac.

“Tenemos un futuro muy duro por delante. La contención del COVID-19 y la supervivencia a la crisis económica es solo el primer frente. Las medidas de control para impedir el contagio tras la pandemia incrementarán el coste de las operaciones. Los costos fijos se tendrán que repartir entre unos pocos viajeros. Necesitaremos invertir para cumplir nuestros objetivos medioambientales. Por si fuera poco, las aerolíneas tendrán que devolver la cuantiosa deuda procedente de la ayuda financiera.

Cuando salgamos de esta crisis, el siguiente reto para la mayor parte de las aerolíneas será la recuperación de su salud financiera”, añadió De Juniac.

La semana pasada el Consejo de Gobernadores de IATA firmó 5 [principios](#) clave para la reanudación de la industria, como la seguridad operacional e integral de empleados y viajeros, alcanzar los objetivos medioambientales de la industria y ser uno de los principales motores de la recuperación económica, capaz de mantener la conectividad de forma accesible.

[Discurso completo de Alexandre de Juniac](#)

[COVID-19: ayuda financiera de los Gobiernos para las aerolíneas](#)

-IATA-

Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- 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>