



COMUNICADO  
N.º 24

## La rentabilidad de las aerolíneas se fortalece ligeramente en 2025 a pesar de los vientos en contra

2 de junio, 2025 (Nueva Delhi) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha revisado al alza su previsión económica para la industria de aerolíneas en 2025 respecto a 2024, y una mayor resiliencia frente a los cambios económicos y políticos del panorama mundial.

### Aspectos destacados:

- **El beneficio neto se sitúa en 36.000 millones USD**, una mejora respecto a los 32.400 millones USD obtenidos en 2024, pero ligeramente por debajo de los 36.600 millones USD de la previsión anterior (diciembre de 2024).
- **El margen de beneficio neto** se sitúa en el 3,7%, una mejora respecto al 3,4% obtenido en 2024 y el 3,6% de la previsión anterior.
- **La rentabilidad del capital invertido se sitúa en el 6,7%**, una mejora desde el 6,6% obtenido en 2024 y prácticamente sin cambios con respecto a la última previsión.
- **Los beneficios de explotación esperados alcanzan los 66.000 millones USD**, lo que mejora con respecto a los 61.900 millones USD estimados en 2024, pero por debajo de los 67.500 millones USD de la previsión anterior.
- **Los ingresos totales se sitúan en un máximo histórico de 979.000 millones USD** (+1,3% respecto a 2024, pero por debajo del billón USD de la previsión anterior).
- **Los gastos totales se sitúan en los 913.000 millones USD** (+1,0% respecto a 2024, pero por debajo de los 940.000 millones USD de la previsión anterior).
- **El número total de viajeros se sitúa en máximos históricos con 4.990 millones** (+4% respecto a 2024, pero por debajo de los 5.220 millones de la previsión anterior).
- **Los volúmenes totales de carga aérea se sitúan en 69 millones de toneladas** (+0,6% respecto a 2024, pero por debajo de los 72,5 millones de toneladas de la previsión anterior).

"El primer semestre de 2025 ha traído importantes incertidumbres a los mercados globales. No obstante, según muchos aspectos, incluido el beneficio neto, 2025 será un año mejor para las aerolíneas que 2024, aunque ligeramente por debajo de nuestras proyecciones anteriores. El mayor impulsor es el precio del combustible para aviación, que cae un 13% en comparación con 2024 y un 1% por debajo de las estimaciones anteriores. Además, prevemos que las aerolíneas transportarán



más personas y más carga en 2025 que en 2024, aunque las proyecciones de demanda anteriores se han visto afectadas por las tensiones comerciales y la caída de la confianza de los consumidores. El resultado es una mejora del margen neto del 3,4% en 2024 al 3,7% en 2025. Eso sigue siendo aproximadamente la mitad de la rentabilidad promedio en todas las industrias. Pero teniendo en cuenta los vientos en contra, es un resultado sólido que demuestra la resiliencia que las aerolíneas están construyendo", dijo Willie Walsh, director general de IATA.

## **Pronóstico**

"El pronóstico es fundamental para poner en contexto cifras agregadas tan grandes en toda la industria. Obtener una ganancia de 36.000 millones USD es significativo. Pero eso equivale a solo 7,20 USD por pasajero y segmento. Sigue siendo un colchón escaso y cualquier nuevo impuesto, aumento de las tasas aeroportuarias o de navegación, caída de la demanda o regulación costosa pondrá rápidamente a prueba la resistencia de la industria. Los responsables políticos que confían en las aerolíneas como núcleo de una cadena de valor que emplea a 86,5 millones de personas y sustenta el 3,9% de la actividad económica mundial, no deben perder esto de vista", dijo Walsh.

## **Principales factores de la previsión**

El Producto Interior Bruto (PIB) es el principal motor económico de las aerolíneas. Sin embargo, aunque se espera que el crecimiento del PIB mundial caiga del 3,3% en 2024 al 2,5% en 2025, se estima una mejora de la rentabilidad de las aerolíneas. Esto se debe en gran medida a la caída de los precios del petróleo. Al mismo tiempo, se espera que las previsiones de crecimiento del empleo y moderación de la inflación mantengan el crecimiento de la demanda, aunque no tan rápido como se había previsto anteriormente.

La eficiencia es también un indicador importante para la previsión. Se espera que los factores de ocupación de pasajeros alcancen un máximo histórico en 2025, con un promedio anual del 84,0%, ya que la expansión y modernización de la flota siguen siendo un desafío en un contexto marcado por los problemas en la cadena de suministro del sector aeroespacial.

En general, se espera que los ingresos totales crezcan un 1,3%, por encima del incremento del 1,0% de los gastos totales, lo que refuerza la rentabilidad del sector.

## **Ingresos**

Se espera que los ingresos de la industria alcancen un máximo histórico de 979.000 millones USD en 2025 (+1,3% respecto a 2024).

### **Ingresos por pasajero**

Se espera que los ingresos por pasajero alcancen la cifra histórica de 693.000 millones USD en 2025 (+1,6% respecto a 2024), a los que se suman 144.000 millones USD en ingresos complementarios (+6,7% respecto a 2024).

Se espera que el crecimiento de pasajeros, medido en pasajeros-kilómetro transportados (RPK, por sus siglas en inglés) sea del 5,8%, una normalización considerable tras el crecimiento excepcional de dos dígitos experimentado durante la recuperación de la pandemia.



Se espera que el rendimiento de los pasajeros caiga un 4,0% en comparación con 2024. Esto refleja en gran medida el impacto de los precios más bajos del petróleo y la fuerte competencia de la industria. Esto continuará impulsando la tendencia de los viajeros que buscan un transporte aéreo cada vez más asequible. Se espera que el promedio real de la tarifa aérea de ida y vuelta sea de 374 USD en 2025, un 40% por debajo de los niveles de 2014.

Los datos de las encuestas de IATA de abril de 2025 respaldan la previsión de crecimiento de la demanda:

- Alrededor del 40% de los encuestados espera viajar más en los próximos 12 meses que en los 12 meses anteriores. La mayoría (53%) manifestó su deseo de viajar tanto como lo hizo en los 12 meses anteriores. Solo el 6% informó que espera viajar menos.
- Alrededor del 47% de los encuestados espera gastar más en viajes durante los próximos 12 meses que en los 12 meses anteriores. Una proporción casi igual (45%) espera gastar lo mismo en viajes durante los próximos 12 meses, mientras que solo el 8% espera gastar menos.
- Aunque el 85% espera que las tensiones comerciales afecten a la economía en la que reside y el 73% espera verse afectado personalmente, el 68% de los viajeros de negocios (50% de los encuestados) espera un aumento de los viajes de negocios en medio de las tensiones comerciales para visitar a los clientes, y el 65% cree que las tensiones comerciales no afectarán a sus hábitos de viaje.

### **Ingresos del sector aéreo de carga**

Se esperan unos ingresos del sector aéreo de carga de 142.000 millones USD en 2025 (-4,7% respecto a 2024).

El crecimiento más lento del PIB, influido en gran medida por medidas proteccionistas que frenan el comercio, incluidos los aranceles, rebaja la previsión de ingresos del sector aéreo de carga, que se desacelera hasta el 0,7% en 2025 (desde el 11,3% en 2024). También se espera una reducción del rendimiento de un 5,2%, lo que refleja una combinación de un crecimiento más lento de la demanda y precios más bajos del petróleo.

Aunque persiste la incertidumbre sobre el futuro de las tensiones comerciales a medida que avanza el año, abril registró un buen desempeño, con un aumento interanual del 5,8%.

### **Gastos**

Se espera que los gastos de la industria crezcan hasta los 913.000 millones USD en 2025 (+1,0% respecto a 2024).

Se espera un precio promedio del **combustible para la aviación** en 86 USD/barril en 2025 (muy por debajo del promedio de 99 USD en 2024), lo que se traduce en una factura total de combustible de 236.000 millones USD (el 25.8% de todos los costes de explotación), una rebaja de 25.000 millones USD respecto a los 261.000 millones USD en 2024. Los últimos datos financieros muestran una contratación escasa de coberturas de combustible en el último año, lo que indica que las aerolíneas



se beneficiarán en general de la reducción del precio del combustible que, por otro lado, no se espera que se vea afectado por las tensiones comerciales.

**Se espera que la producción de combustible de aviación sostenible (SAF)** se incremente hasta los dos millones de toneladas (Mt) en 2025, lo que representa solo el 0,7% del combustible total de las aerolíneas. Si bien la producción de SAF se duplicará desde el millón de toneladas producido en 2024 (comprado íntegramente por aerolíneas), la producción necesita una expansión exponencial para satisfacer las exigencias del compromiso de la industria de alcanzar las cero emisiones netas de carbono en 2050.

IATA estima que el coste medio del SAF en 2024 fue 3,1 veces mayor que el del combustible para la aviación, con un coste adicional total de 1.600 millones USD. En 2025, se espera que el coste medio del SAF sea 4,2 veces superior al queroseno. Este coste adicional es en gran medida el resultado de los "costes de cumplimiento" que cobran los proveedores europeos de combustible para cubrir sus costes potenciales como resultado de los mandatos europeos de mezclar un 2% de SAF con el combustible tradicional.

"El modo en que los proveedores de combustible cumplen los mandatos de los SAF es un escándalo. Se estima que el coste de lograr cero emisiones netas de carbono en 2050 será de 4,7 billones USD. Los proveedores de combustible deben dejar de aprovecharse de la escasez de SAF y aumentar la producción para satisfacer las necesidades legítimas de sus clientes", dijo Walsh.

Se espera que el coste del cumplimiento del Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés) para las aerolíneas alcance los 1.000 millones USD en 2025. El mercado de créditos CORSIA crecerá, pero hasta la fecha Guyana es el único país que ha emitido certificados para los créditos de alta calidad que exige CORSIA.

### **Flota/Cadena de suministro**

Se espera una cartera de pedidos de más de 17.000 aviones (muy por encima de los 10.000-11.000 anteriores a la pandemia), con un tiempo de espera implícito de 14 años. En caso de que se retire el acuerdo multilateral que suspende la aplicación de aranceles a las aeronaves, las limitaciones de la cadena de suministro y de la producción podrían agravarse aún más.

Los problemas de la cadena de suministro han tenido un impacto negativo notable en las aerolíneas: aumento de los costes de arrendamiento, aumento de la edad promedio de la flota a 15 años (de 13 en 2015), reducción de la tasa de reemplazo de la flota a la mitad del 5-6% en 2020 y reducción de la eficiencia de la utilización de la flota (utilizando aviones más grandes de lo necesario en algunas rutas, por ejemplo).

En 2025 se entregarán 1.692 aviones. Aunque esto marcaría un máximo de entregas desde 2018, es casi un 26% más bajo que las estimaciones de hace un año. Es probable que se produzcan nuevas revisiones a la baja, dado que se espera que los problemas de la cadena de suministro persistan en 2025 y, posiblemente, hasta el final de la década actual.

Los problemas de los motores y la escasez de piezas de recambio agravan la situación y han provocado una inmovilización sin precedentes de algunos tipos de aviones. El número de aviones de menos de 10 años almacenados es actualmente de más de 1.100, lo que representa el 3,8% de la



flota total en comparación con el 1,3% entre 2015 y 2018. Casi el 70% de estos aviones inmovilizados están equipados con motores PW1000G.

"Los fabricantes siguen decepcionando a sus clientes. Todas las aerolíneas se sienten frustradas por el tiempo que llevan estos problemas sin resolverse. ¡Y resulta inaceptable pensar que seguiremos así hasta el final de la década", declaró Walsh.

## Riesgos

Ante las incertidumbres geopolíticas y económicas actuales, entre los riesgos más importantes que amenazan las perspectivas del sector figuran los siguientes:

- **Conflicto:** La resolución de conflictos, como la guerra entre Rusia y Ucrania, beneficiaría a las aerolíneas a la hora de reconectar las economías desconectadas y reabrir el espacio aéreo. Por el contrario, cualquier expansión de la actividad militar podría tener un efecto contrario.
- **Tensiones comerciales:** Los aranceles y las guerras comerciales prolongadas frenan la demanda de carga aérea y, potencialmente, la demanda de los viajes aéreos. Además, la incertidumbre sobre cómo evolucionarán las políticas comerciales de la Administración Trump podría frenar las decisiones empresariales críticas que impulsan la actividad económica y, en consecuencia, la demanda de carga aérea y los viajes de negocios.
- **Fragmentación:** Los estándares globales siempre han sido esenciales para la aviación. La fragmentación de las normas mundiales o el debilitamiento de las instituciones y los acuerdos multilaterales podrían generar costes adicionales para las aerolíneas en un entorno regulatorio más complejo o inestable. Cabe citar la evolución de las políticas sobre el clima, el comercio, la simplificación y un sinnúmero de otras cuestiones que afectan a la toma de decisiones estratégicas y a las operaciones de las aerolíneas.
- **Precios del petróleo:** Los precios del petróleo son uno de los principales motores de la rentabilidad de las aerolíneas. La compleja serie de factores que inciden en los precios del petróleo (como las previsiones de crecimiento económico, la actividad extractiva realizada, las políticas de descarbonización, las sanciones, la disponibilidad de capacidad de refinado y los bloqueos en el transporte) puede producir cambios bruscos en los precios con importantes repercusiones en las perspectivas financieras de las aerolíneas.

## Resumen regional

Se espera que todas las regiones obtengan beneficio neto global en 2025. La mayoría verá mejorar su desempeño financiero en comparación con 2024, excepto América Latina. La rentabilidad, sin embargo, varía mucho según el operador y la región. Se espera que el margen de beneficio neto global de las aerolíneas africanas sea el más débil, con un 1,3%, frente al sólido 8,7% que registrarán las aerolíneas de Oriente Medio.



## Norteamérica

Beneficio neto 2024 (e) (margen neto) Por pasajero	Beneficio neto 2025 (f) (margen neto) Por pasajero	Demanda 2025 (RPK)	Capacidad 2025 (ASK)
11.500 millones USD (3,5%) 10,1 USD	12.700 millones USD (4,0%) 11,1 USD	+0,4%	+1,3%

**Norteamérica** obtendrá el mayor beneficio neto de todas las regiones, aunque se espera que se vea afectada por una ralentización de la economía estadounidense a causa del impacto del aumento de los aranceles en la confianza de los consumidores y las empresas, frenando el consumo y la inversión. La escasez persistente de pilotos y los problemas de fiabilidad de los motores, sobre todo en el sector de bajo coste, limitarán el crecimiento de la región.

## Europa

Beneficio neto 2024 (e) (margen neto) Por pasajero	Beneficio neto 2025 (f) (margen neto) Por pasajero	Demanda 2025 (RPK)	Capacidad 2025 (ASK)
9.600 millones USD (3,8%) 8,0 USD	11.300 millones USD (4,3%) 8,9 USD	+6,0%	+5,9%

Se espera que **Europa** se beneficie de la fuerte demanda de pasajeros, impulsada por el crecimiento del sector de bajo coste. Una gran parte de su flota de aviones volverá al servicio tras la inmovilización sufrida a causa de los problemas con los motores; y los acuerdos de cielos abiertos de la UE con el norte de África ofrecerán oportunidades de mercado. Un euro más fuerte impulsará la rentabilidad de todos los operadores de la región, con costes (como el combustible) denominados principalmente en dólares estadounidenses.

## Asia Pacífico

Beneficio neto 2024 (e) (margen neto) Por pasajero	Beneficio neto 2025 (f) (margen neto) Por pasajero	Demanda 2025 (RPK)	Capacidad 2025 (ASK)
4.000 millones USD (1,6%) 2,3 USD	4.900 millones USD (1,9%) 2,6 USD	+9,0%	+6,9%

**Asia Pacífico** es el mercado más grande en términos de RPK. China representa más del 40% del tráfico de la región. Se espera que una demanda de pasajeros fuerte tras la relajación de los requisitos de visado en varios países asiáticos, en particular China, Vietnam, Malasia y Tailandia. Esto



apoyará tanto el turismo internacional como los viajes dentro de la región. Sin embargo, el panorama económico plantea algunos desafíos, ya que las previsiones del PIB para la región, en particular para China, se han revisado a la baja. Aunque los vuelos entre China y Estados Unidos siguen limitados a 100 frecuencias semanales y están significativamente por debajo de los niveles anteriores al COVID, los problemas de exceso de capacidad están mostrando signos de mejora debido a un mejor despliegue de la flota entre viajes nacionales e internacionales.

### Latinoamérica

<b>Beneficio neto 2024 (e)</b> <b>(margen neto)</b> <b>Por pasajero</b>	<b>Beneficio neto 2025 (f)</b> <b>(margen neto)</b> <b>Por pasajero</b>	<b>Demanda 2025 (RPK)</b>	<b>Capacidad 2025 (ASK)</b>
1.300 millones USD (2,8%) 4,1 USD	1.100 millones USD (2,4%) 3,4 USD	+5.8%	+7.8%

**Latinoamérica** alberga algunas aerolíneas en pleno crecimiento y otras que están experimentando dificultades financieras significativas. Las aerolíneas de la región siguen sufriendo el impacto de la debilidad de las divisas nacionales, ya que las principales partidas de costes, como los gastos de flota y el servicio de la deuda, se pagan en dólares estadounidenses. La firma de acuerdos de cielos abiertos por parte de Argentina con varios países es positiva y mejorará la conectividad y la competencia en beneficio de las aerolíneas y los pasajeros. Sin embargo, el 26,5% de IVA propuesto para los billetes en Brasil podría tener un impacto muy negativo en el mercado. Esta es la única región que ve disminuir la rentabilidad en comparación con 2024.

### Oriente Medio

<b>Beneficio neto 2024 (e)</b> <b>(margen neto)</b> <b>Por pasajero</b>	<b>Beneficio neto 2025 (f)</b> <b>(margen neto)</b> <b>Por pasajero</b>	<b>Demanda 2025 (RPK)</b>	<b>Capacidad 2025 (ASK)</b>
6.100 millones USD (8,9%) 28,5 USD	6.200 millones USD (8,7%) 27,2 USD	+6,4%	+4,6%

**Oriente Medio** registrará el mayor beneficio neto por pasajero a nivel mundial. El sólido desempeño económico está respaldando la fuerte demanda de viajes aéreos, tanto para viajes de negocios como de placer. Sin embargo, con los retrasos en la entrega de aviones, las aerolíneas de la región verán limitado su crecimiento a medida que las aerolíneas se embarquen en proyectos de modernización de flota.



## África

Beneficio neto 2024 (e) (margen neto) Por pasajero	Beneficio neto 2025 (f) (margen neto) Por pasajero	Demanda 2025 (RPK)	Capacidad 2025 (ASK)
200 millones USD  (1,0%)  1,2 USD	200 millones USD  (1,1%)  1,3 USD	+8,0%	+7,3%

**Las aerolíneas africanas** se enfrentan a altos costes operacionales y a una baja predisposición al gasto en viajes aéreos en muchos de sus mercados nacionales. La falta de aviones y piezas de repuesto están frenando el crecimiento de la región. La escasez de divisas en algunas economías, en particular en dólares estadounidenses, se suma a los desafíos de la región. A pesar de estos retos, existe una demanda sostenida de viajes aéreos en África.

### El viajero opina

Los viajes aéreos aportan valor a los consumidores. El sondeo llevado a cabo por IATA en abril de 2025 en 14 países, en el que participaron 6.500 personas que han realizado al menos un viaje en los últimos 12 meses, reveló que el 97% de los viajeros estaban satisfechos con su viaje (el 58% indicó que estaban muy satisfechos). Además, el 89% estaba de acuerdo en que los viajes aéreos mejoran sus vidas, el 81% apreció la disponibilidad de opciones en la planificación de viajes y el 78% estuvo de acuerdo en que los viajes aéreos tienen una buena relación calidad-precio.

Los pasajeros cuentan con una industria aérea segura, sostenible, eficiente y rentable. Los sondeos de opinión de IATA ponen de relieve el importante papel que desempeña la industria de aerolíneas para los viajeros:

- El 90% está de acuerdo en que los viajes aéreos son una necesidad para la vida moderna.
- El 90% está de acuerdo en que la conectividad aérea es fundamental para la economía.
- El 89% está de acuerdo en que los viajes aéreos tienen un impacto positivo en las sociedades.
- El 82% dijo que la red mundial de transporte aéreo es clave para los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU.
- Al 84% le importa el éxito de la industria de la aviación.
- Al 88% le importa su capacidad para volar en el futuro.



La industria del transporte aéreo está firmemente comprometida para lograr cero emisiones netas de CO2 en 2050. Los viajeros expresan altos niveles de confianza en este esfuerzo, y el 81% está de acuerdo en que la industria está demostrando un compromiso para trabajar juntos y lograr este ambicioso objetivo. Alrededor del 77% está de acuerdo en que los líderes de la aviación se están tomando en serio el desafío climático, muy por encima del 64% registrado para los líderes gubernamentales y el 60% para el sector petrolero.

**-IATA-**

**Más información:**

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

**Notas para los editores:**

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 350 líneas aéreas, que constituyen el 80% del tráfico aéreo global.
- [Síguenos en X](#) para mantenerte actualizado con las noticias de la industria, opiniones políticas y otra información útil.
- [Fly Net Zero](#)