



COMUNICADO

N.º: 28

La recuperación de los viajes aéreos reconstruye la rentabilidad de las aerolíneas: una industria resistente reduce las pérdidas a 9.700 millones USD

20 de junio, 2022 (Doha) – La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) ha revisado al alza su pronóstico para el desempeño financiero de la industria de las aerolíneas en 2022, a medida que se acelera el ritmo de recuperación tras la crisis del COVID-19. A continuación se detallan los aspectos más destacados de este pronóstico:

- Se espera que las pérdidas de la industria se reduzcan hasta los 9.700 millones USD (una mejora respecto a los 11.600 millones USD de pérdidas pronosticados en octubre de 2021) y un margen neto negativo de -1,2%. El pronóstico mejora significativamente con respecto a las pérdidas de 137.700 millones USD (margen neto negativo: -36,0%) en 2020 y 42.100 millones USD (margen neto negativo: -8,3%) en 2021.
- La rentabilidad global de la industria en 2023 parece ser un hecho, y se espera que Norteamérica genere ganancias por 8.800 millones USD en 2022.
- Las ganancias de eficiencia y la mejora de los rendimientos están ayudando a las aerolíneas a reducir las pérdidas, incluso a pesar del aumento de los costes de mano de obra y combustible (este último impulsado por un aumento de 40% en el precio mundial del petróleo y un «crack spread» en aumento en 2022).
- El optimismo y el compromiso de la industria con la reducción de emisiones se manifiestan con la entrega neta esperada de más de 1.200 aviones en 2022.
- La fuerte demanda reprimida, el levantamiento de las restricciones de viaje en la mayoría de los mercados, la caída del desempleo en la mayoría de los países y el incremento del ahorro personal están impulsando la demanda, lo que situará el número de pasajeros hasta el 83% respecto a niveles previos a la pandemia en 2022.
- A pesar de los desafíos económicos, se espera que los volúmenes de carga alcancen un récord de 68,4 millones de toneladas en 2022.

“Las aerolíneas tienen capacidad para aguantar. La gente está volando cada vez más. Y la carga se está desarrollando bien en un contexto de creciente incertidumbre económica. Las pérdidas se reducirán a los 9.700 millones USD este año y la rentabilidad se podría materializar en 2023. Es el momento de ser optimistas, incluso a pesar de los costes, liderados por el combustible y algunas restricciones que se resisten a desaparecer en algunos mercados clave”, dijo Willie Walsh, director general de IATA.

1. Principales factores del pronóstico

Los ingresos aumentan a medida que disminuyen las restricciones del COVID-19 y las personas vuelven a viajar. El desafío para 2022 es mantener los costes bajo control.

“La reducción de las pérdidas es el resultado de un arduo trabajo para mantener los costes bajo control a medida que la industria avanza. La mejora en el pronóstico financiero viene dada por un aumento del 44% en los costes internos frente a un incremento del 55% en los ingresos. A medida que la industria regresa a niveles



normales de producción, en un entorno marcado por el coste elevado del combustible —que seguirá presente durante algún tiempo—, la rentabilidad dependerá del control continuo de costes. Y eso abarca la cadena de valor. Nuestros proveedores, incluidos los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea, deben poner el punto de mira en el control de costes como lo hacen sus clientes para respaldar la recuperación de la industria”, dijo Walsh.

Ingresos

Se espera que los ingresos de la industria alcancen los 782.000 millones de dólares (+54,5% en 2021), el 93,3% de los niveles de 2019. Se espera que los vuelos operados en 2022 sumen un total de 33,8 millones, lo que representa el 86,9% de los niveles de 2019 (38,9 millones de vuelos).

Se espera que los **ingresos por pasajeros** representen 498.000 millones USD de los ingresos totales de la industria, más del doble respecto a los 239.000 millones USD generados en 2021. Se espera que el número de pasajeros regulares alcance los 3.800 millones, con un crecimiento del tráfico global (medido en pasajeros-kilómetro transportados, RPK por sus siglas en inglés) de un 97,6% interanual y un 82,4% respecto a 2019. A medida que se libere la demanda reprimida con la relajación de las restricciones de viaje, se espera que los rendimientos aumenten un 5,6% (frente al -9,1% en 2020 y +3,8% en 2021).

Se espera que los ingresos del sector de **carga** representen 191.000 millones USD de los ingresos de la industria. El dato cae ligeramente respecto a los 204.000 millones USD registrados en 2021, pero crece casi el doble respecto a los 100.000 millones USD alcanzados en 2019. En general, se espera que la industria transporte más de 68 millones de toneladas de carga en 2022, un máximo histórico para el sector. A medida que se suaviza ligeramente el entorno comercial, se espera que los rendimientos de carga caigan un 10,4% interanual, lo que revierte parcialmente el incremento del rendimiento del 52,5% en 2020 y del 24,2% en 2021.

Gastos

Se espera que los gastos generales aumenten a 796.000 millones USD, un aumento del 44% interanual que refleja tanto los costes de respaldar operaciones más grandes como la tasa de inflación en algunos elementos clave.

Combustible: con una cifra de 192.000 millones USD, el combustible se convierte en el mayor coste de la industria en 2022 (24% de los costes generales, frente al 19% en 2021). El cálculo se basa en el precio promedio esperado para el crudo de Brent de 101,2 USD/barril y 125,5 USD el queroseno para aviones. Se espera que las aerolíneas consuman 321.000 millones de litros de combustible en 2022 en comparación con los 359.000 millones de litros consumidos en 2019.

La guerra en Ucrania mantiene los precios del crudo de Brent elevados. No obstante, el combustible representará alrededor de una cuarta parte de los costes en 2022. Una característica particular del mercado de combustible de este año es la gran diferencia entre los precios del crudo y del combustible para aviones. Este «crack spread» del combustible para aviación se sitúa muy por encima de máximos históricos, debido, principalmente, a problemas de capacidad en las refinerías. La inversión insuficiente en esta área podría mantener un «crack spread» elevado hasta 2023. Paralelamente, es probable que los altos precios del petróleo y el combustible lleven a las aerolíneas a mejorar la eficiencia de combustible, bien mediante el uso de aeronaves más eficientes, bien mediante decisiones operativas.

Mano de obra. La mano de obra es el segundo coste operativo más alto de las aerolíneas. Se espera que el empleo directo en el sector alcance los 2,7 millones, un 4,3% más que en 2021, a medida que la industria se recupera de la drástica disminución de la actividad en 2020. Sin embargo, el empleo todavía se sitúa por debajo de los 2,93 millones de empleos en 2019 y se espera que permanezca en este nivel durante algún tiempo. Los costes laborales unitarios se prevén en 12,2 centavos de dólar/toneladas-kilómetro



disponibles (ATK, por sus siglas en inglés) en 2022, y regresa a niveles de 2019 (12,3 centavos de dólar/ATK).

El tiempo requerido para reclutar, capacitar, verificar aspectos de seguridad/antecedentes, entre otros procesos necesarios, antes de que el personal esté "listo para el puesto" representa un desafío para la industria en 2022. En algunos casos, el retraso que supone el proceso de empleo puede ser una barrera para la aerolínea a la hora de responder a la demanda.

En países donde la recuperación económica de la pandemia ha sido rápida y la tasa de desempleo es baja, es probable que la rigidez de los mercados laborales y la escasez de habilidades contribuyan a la presión alcista sobre los salarios. Se espera que el coste salarial de la industria alcance los 173.000 millones de dólares en 2022, un 7,9% más que en 2021, y desproporcionado respecto al aumento de puestos de trabajo del 4,3%.

Factores macroeconómicos

El contexto macroeconómico mundial es crítico en el pronóstico de la industria. El análisis incorpora un crecimiento sólido del PIB mundial del 3,4% en 2022, por debajo del fuerte repunte del 5,8% del año pasado. La inflación ha aumentado y se espera que permanezca elevada a lo largo de 2022, para comenzar a disminuir a partir de 2023. Y, aunque las tasas de interés nominal están aumentando, se espera que las tasas de interés real permanezcan bajas o negativas durante un período sostenido.

2. Factores de riesgo que influyen en el pronóstico

Guerra en Ucrania

El impacto de la guerra en Ucrania en la aviación palidece en comparación con la tragedia humanitaria que se está desarrollando. El pronóstico asume que la guerra en Ucrania no escalará más allá de sus fronteras. Entre los muchos impactos negativos de una escalada para la aviación, el aumento del coste del combustible y la desaceleración de la demanda debido a la caída de la confianza del consumidor tendrían una consideración primordial.

- **Pasajeros:** en 2021, el mercado internacional ruso, Ucrania, Bielorrusia y Moldavia representó el 2,3% del tráfico mundial. Además, alrededor del 7% del tráfico internacional de pasajeros (RPK) sobrevolaría con normalidad el espacio aéreo ruso (datos de 2021), cerrado en la actualidad para muchos operadores, principalmente para las rutas de larga distancia entre Asia y Europa o Norteamérica. El cambio de ruta representa un coste muy elevado para los transportistas afectados.
- **Carga:** poco menos del 1% del transporte mundial de carga se originaba en, o sobrevolaba, Rusia y Ucrania. El sector más afectado es el área especializada de carga pesada, en la que Rusia y Ucrania son líderes del mercado, y la pérdida de capacidad correspondiente será difícil de reemplazar. Y alrededor del 19% de los envíos internacionales de carga (medidos en toneladas-kilómetro transportadas, CTK, por sus siglas en inglés) transitan por el espacio aéreo ruso (datos de 2021). Los transportistas afectados por las sanciones deben afrontar mayores costes por el cambio de ruta.

Inflación, tipos de interés y tipo de cambio

Las tasas de interés están aumentando como medida de los bancos centrales para combatir la inflación. Aparte de aquellos que están endeudados (que verán la deuda devaluada por la inflación), la inflación tiene un efecto negativo en la economía al reducir el poder adquisitivo. Si la inflación continúa aumentando y los bancos centrales continúan subiendo las tasas de interés para combatirla, el pronóstico podría revisarse a la baja.

Además, si continúa la fortaleza récord del dólar estadounidense, añadirá presión al crecimiento en general al aumentar el coste de la deuda denominada en dólares y el valor de las importaciones de combustible en dicha moneda.



COVID-19

La demanda subyacente de viajes es fuerte. Pero las respuestas gubernamentales al COVID-19 ignoraron el consejo de la Organización Mundial de la Salud sobre la ineficacia del cierre fronterizo como medida para evitar la propagación de un virus. El pronóstico contempla que la fuerte y creciente inmunidad de la población al COVID-19 evitará que se vuelvan a tomar decisiones erróneas. Sin embargo, existe un riesgo a la baja si los gobiernos vuelven a las respuestas instintivas de cierre de fronteras ante futuros brotes.

“Esperamos que los gobiernos hayan aprendido sus lecciones de la crisis del COVID-19. Los cierres de fronteras solo generan problemas económicos y poco control en la propagación del virus. Con altos niveles de inmunidad de la población, métodos de tratamiento avanzados y procedimientos de control, se pueden gestionar los riesgos del COVID-19. En la actualidad, no hay nada que justifique el perjuicio del cierre de fronteras en las vidas de las personas y en las economías”, dijo Walsh.

China

En 2021, el mercado doméstico chino representó alrededor del 10% del tráfico aéreo mundial. El pronóstico contempla la relajación gradual de las restricciones del COVID-19 en la segunda mitad de 2022. El pronóstico podría revisarse al alza si China se aleja pronto de la política «covid cero». Por el contrario, la prolongación de medidas anticovid perjudicaría aún más el segundo mercado doméstico más grande del mundo y causaría estragos en las cadenas de suministro globales.

3. Análisis regional

Se espera que el desempeño financiero en todas las regiones mejore en 2022 en comparación con 2021 (todas las regiones también mejoraron en 2021 en comparación con 2020).

Se espera que **Norteamérica** siga liderando el desempeño y la única región que volverá a ser rentable en 2022. Con el respaldo del gran mercado doméstico de EE. UU. y la reapertura de los mercados internacionales, incluido el Atlántico Norte, se prevé un beneficio neto de 8.800 millones USD en 2022. Se espera que la demanda (RPK) alcance el 95,0% de los niveles precrisis (2019) y la capacidad, el 99,5%.

En **Europa**, la guerra entre Rusia y Ucrania seguirá alterando los patrones de viaje dentro de la región y entre Europa y Asia-Pacífico. Sin embargo, no se espera que la guerra descarrile la recuperación de los viajes y Europa estará más cerca de la rentabilidad en 2022, con una pérdida neta prevista de 3.900 millones USD. Se espera que la demanda (RPK) alcance el 82,7% de los niveles precrisis (2019) y la capacidad, el 90,0%.

Para las aerolíneas de **Asia-Pacífico**, las estrictas y persistentes restricciones de viaje (especialmente en China), junto con un proceso de vacunación muy desigual, están retrasando la recuperación. A medida que disminuyan las restricciones, se espera que la demanda de viajes se dispare. Se pronostica que las pérdidas netas en 2022 disminuirán hasta los 8.900 millones USD. Se espera que la demanda (RPK) alcance el 73,7% de los niveles precrisis (2019) y la capacidad, el 81,5%.

En **Latinoamérica**, el tráfico aéreo se recuperó con fuerza en 2021, respaldado por los mercados nacionales y menos restricciones de viaje en muchos países. No obstante, las perspectivas financieras de algunas aerolíneas siguen siendo frágiles y se espera que la región registre una pérdida neta de 3.200 millones USD en 2022. Se espera que la demanda (RPK) alcance el 94,2% de los niveles precrisis (2019) y la capacidad, el 93,2%.

En **Oriente Medio**, la reapertura este año de las rutas internacionales y, en particular, de los vuelos de larga distancia proporcionará un impulso bien recibido por muchos. Se espera que las pérdidas netas en toda la región se reduzcan a 1.900 millones USD en 2022, frente a los 4.700 millones USD de pérdidas en 2021. Se espera que la demanda (RPK) alcance el 79,1% de los niveles precrisis (2019) y la capacidad, el 80,5%.



En **África**, la baja tasa de vacunación está frenando la recuperación de los viajes aéreos. Sin embargo, se espera que este año la región se ponga al día y mejore el desempeño financiero. Las pérdidas netas alcanzarán los 700 millones USD en 2022. Se espera que la demanda (RPK) alcance el 72,0% de los niveles precrisis (2019) y la capacidad, el 75,2%.

[Discurso de Willie Walsh](#)

Presentación del [pronóstico económico](https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/presentations/economic-outlook-for-the-air-transport-industry---june-2022/) <https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/presentations/economic-outlook-for-the-air-transport-industry---june-2022/> (pdf)
[Informe del pronóstico global del transporte aéreo](#) (pdf)
[Datos estadísticos de la industria](#) (pdf)

- IATA -

Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- La 78ª Asamblea General Anual y la Cumbre del Transporte Aéreo de IATA se celebra en Doha entre los días 19 y 21 de junio, con Qatar Airways como anfitrión y con la participación de cerca de mil responsables de aerolíneas miembro de IATA, autoridades, socios de la industria y otros socios estratégicos, y medios de comunicación. Visite el [dossier de prensa de la AGM](#) para mantenerse actualizado con las última noticias y contenido multimedia.
- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 290 líneas aéreas que constituyen el 83% del tráfico aéreo global.
- Encuentre toda la información actualizada —comunicados, posiciones políticas y otra información útil— en <https://twitter.com/iata>
- [Fly Net Zero](#)