



COMUNICADO

Nº: 52

Los gobiernos deben seguir ayudando a las aerolíneas para sobrevivir al invierno

16 de junio, 2020 (Ginebra) La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha advertido que la industria de la aviación se enfrenta a un duro invierno (en el hemisferio norte) y ha pedido a los gobiernos de todo el mundo que continúen brindando medidas de alivio mientras continúa la crisis por el COVID-19.

Se espera que las aerolíneas pierdan 84.300 millones de USD en 2020, por lo que el alivio financiero de los gobiernos representa un salvavidas para muchas de ellas. La mayor parte de las líneas aéreas obtienen beneficios durante la temporada de verano en el hemisferio norte; por el contrario, en la temporada de invierno, incluso en el mejor de los momentos, seguir siendo rentables es todo un desafío. Por ejemplo, en 2019, el margen de beneficio neto de las aerolíneas europeas se ajustó al patrón estacional normal: un 9% y un 17% en el segundo y tercer trimestre (verano en el hemisferio norte), respectivamente; mientras que en el primer y cuarto trimestre (invierno en el hemisferio norte), el margen se situó en un -1% y un 2%, respectivamente. Y en 2020, la temporada de invierno será aún más difícil en medio de la recuperación tras la pandemia.

El estudio sobre la opinión pública realizado durante la primera semana de junio de 2020 pone de relieve la cautela de las personas para volver a viajar. Solo el 45% de los viajeros encuestados esperará unos pocos meses tras la desaceleración de la pandemia. Un 36% prefiere esperar unos seis meses. Los resultados han dado un giro importante respecto a los datos de abril, cuando el 61% manifestó que esperaría unos pocos meses tras la pandemia y el 21% no viajaría antes de los seis meses.

Los resultados anteriores muestran las tendencias clave de los pasajeros y la incertidumbre presente en el mercado:

- Las reservas disminuyeron un 82% en comparación con junio de 2019.
- Las reservas a largo plazo para la primera semana de noviembre de 2020 se encuentran un 59% por debajo de los niveles normales. El registro histórico muestra que alrededor del 14% de los billetes aéreos se venden 22 semanas antes del viaje. Las reservas actuales para la semana del 1 al 7 de noviembre han sido realizadas tan solo por un 5% de pasajeros respecto al número de pasajeros en 2019.
- Los pasajeros están realizando sus reservas en fechas cercanas a la fecha en la que desean viajar. Las reservas para los viajes a 20 días o más representa el 29% de las reservas realizadas en mayo de 2020, frente al 49% en 2019. Asimismo, el 41% de las reservas realizadas en mayo de 2020 fueron tan solo con tres días de antelación (más del doble respecto al 18 % en mayo de 2019).

“La gente está volviendo a los cielos, pero la incertidumbre que genera la crisis por el COVID-19 está creciendo. Las reservas anticipadas se han reducido y ahora los viajeros realizan sus reservas en unas fechas próximas a viajar. Las aerolíneas en el hemisferio norte confían en una temporada de verano fuerte y que la curva de reserva será favorable para pasar los meses de escasez. Pero en ningún caso se alcanzará el nivel suficiente para sobrevivir al duro invierno. Por ello, los gobiernos deben continuar ayudando a la industria. Las aerolíneas necesitarán mucha más flexibilidad para adaptar los horarios a unas tendencias marcadas por la incertidumbre de los usuarios. Flexibilidad financiera y operacional significan supervivencia”, dijo Alexandre de Juniac, director general y CEO de IATA.

IATA destacó cuatro áreas clave que requieren la ayuda de los gobiernos:

- **Ampliación de la suspensión de la aplicación de la Regla 80/20 o “use-it-or-lose-it”, de las directrices mundiales de franjas horarias.** En estos tiempos extraordinarios, las aerolíneas necesitan mucha más flexibilidad para planificar su programación, y las decisiones críticas no deben verse comprometidas por una normativa de *slots* que ha sido diseñada para un escenario ordinario. “La suspensión de la aplicación de la Regla 80/20 durante la temporada estival está bien justificada. Pero los reguladores deben plantearse las mismas buenas razones y extender su suspensión durante el invierno. Las aerolíneas deben concentrarse en responder a las necesidades de los usuarios en un entorno de cambio sin que les afecten las exigencias de una norma que pone en juego su programación para el próximo año”, apuntó De Juniac.
- **Asistencia financiera continua**, de modo que no aumenten unos niveles de deuda que ya se han incrementado considerablemente. Algunos gobiernos están estudiando medidas que contemplan el subsidio para las operaciones nacionales y la retirada de las tasas aeroportuarias y de navegación aérea.
- **Ampliación de los subsidios salariales y del alivio fiscal corporativo.** El subsidio salarial ha proporcionado un alivio de unos 35.000 millones de USD a las aerolíneas. Su reducción progresiva proporcionaría a este más tiempo para recuperarse y minimizar, así, la pérdida de empleos. El alivio fiscal, corporativo e indirecto (como el IVA, las tasas a los pasajeros o los impuestos al combustible), contribuiría a estimular el mercado.
- **Evitar el incremento de tasas e impuestos.** Si bien tanto los aeropuertos como los proveedores de servicios de navegación aérea han sufrido una caída de ingresos, un incremento fuerte de las tasas e impuestos al reinicio de la actividad no puede sino perjudicar la situación financiera de las aerolíneas y la recuperación del mercado. Asimismo, los gobiernos deberían asumir el coste de las nuevas medidas de salud impuestas como resultado del COVID-19.

“Cada día viajan más personas. Eso es bueno para la economía. Los números se están moviendo en la dirección correcta; pero aún estamos lejos de los niveles normales o sostenibles de la actividad. Las aerolíneas siguen necesitando de forma desesperada alivio financiero. Y otras medidas de carácter político, como la suspensión de la regla de *slots*, siguen siendo críticas. Los gobiernos deberían proporcionar a las aerolíneas una respuesta no más allá de finales de julio y garantizar, así, la estabilidad que esta industria asediada y maltratada necesita”, añadió De Juniac.

[Discurso completo de Alexandre de Juniac](#)

[COVID-19: La necesidad de un entorno flexible para sobrevivir tras la reanudación de la industria](#)

Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- IATA pide la suspensión de la Regla 80/20 o “use-it-or-lose-it” de las directrices mundiales de franjas horarias, de aplicación en 197 aeropuertos en todo el mundo. Los *slots* se establecen por temporada (de noviembre a marzo y de abril a octubre). Si una aerolínea desea mantener su programación para la temporada siguiente, debe utilizar la franja horaria que tiene concedida al menos un 80 por ciento de las veces. En un escenario ordinario, esta normativa proporciona a los usuarios una programación estable. Por su parte, las aerolíneas se benefician de poder utilizar su flota de una forma eficiente, sobre todo en los aeropuertos congestionados.
- 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>