



COMUNICADO  
No. 95

## Continúan Fuertes Pérdidas de la Industria en 2021

24 de noviembre, 2020 (Ginebra) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) ha revisado a la baja su previsión de la industria para 2020 y 2021. Las fuertes pérdidas de la industria continuarán en 2021, a pesar de la mejora pronosticada para el período de referencia.

- Se espera una pérdida neta de 118.500 millones USD en 2020 (superior a los 84.300 millones USD de pérdidas pronosticados el pasado mes de junio).
- En 2021 las pérdidas netas alcanzarán los 38.700 millones USD, (superior a los 15.800 millones USD de pérdidas del pronóstico de junio).

Los parámetros que afectan al desempeño mejorarán en 2021 con respecto a 2020; tras un primer semestre difícil, se prevé que el desempeño mejore en el segundo semestre de 2021. La fuerte reducción de costes de las aerolíneas y una demanda que irá en ascenso en 2021 (reapertura de fronteras gracias a las pruebas y/o las vacunas a gran escala) inyectarán de nuevo liquidez a la industria en el cuarto trimestre de 2021, antes de lo pronosticado en junio.

“Esta es una crisis devastadora e implacable. Las aerolíneas han reducido sus costes alrededor de un 45,8%, pero los ingresos han descendido un 60,9%. En consecuencia, las aerolíneas perderán 66 USD por cada pasajero transportado este año, con una pérdida neta total de 118.500 millones de dólares. Esta pérdida se reducirá de manera significativa alrededor de 80.000 millones de dólares en 2021. Pero perder 38.700 millones de dólares el próximo año no es motivo de celebración. Necesitamos volver a abrir las fronteras de manera segura y sin medidas de cuarentena para que la gente pueda volver a volar. Y considerando la fuerte pérdida de liquidez de las aerolíneas, por lo menos hasta el cuarto trimestre de 2021, no hay tiempo que perder”, dijo Alexandre de Juniac, Director General y CEO de IATA.

### **2020**

La crisis del COVID-19 es un enorme desafío para la supervivencia de la industria en 2020. De cara al medio billón USD que perderá el sector (desde 838.000 millones USD en 2019 a 328.000 millones USD en 2020), las aerolíneas recortarán sus costes en torno a los 365.000 millones USD (desde 795.000 millones USD en 2019 a 430.000 millones USD en 2020).

“2020 pasará a la historia como el peor año financiero de la industria, sin comparación. Las aerolíneas habrán recortado sus gastos una media de 1.000 millones de dólares diarios durante 2020, y seguirán acumulando un nivel de pérdidas sin precedentes. Sin los 173.000 millones de



dólares de ayuda financiera de los gobiernos, estaríamos asistiendo a una escalada masiva de cierres”, añadió De Juniac.

Los principales parámetros operacionales en el **negocio de pasajeros** son negativos:

- Se espera que el **número de pasajeros** se desplome hasta los 1.800 millones (60,5% menos respecto a los 4.500 millones de pasajeros que viajaron en 2019), similar a los pasajeros que volaron en 2003.
- Los **ingresos por pasajeros** caerán hasta los 191.000 millones USD, inferior a un tercio respecto a los 612.000 millones USD que las aerolíneas ingresaron en 2019, debido principalmente a la caída de la demanda de pasajeros en un 66% (medida en pasajeros por kilómetro transportados, RPK por sus siglas en inglés). Los mercados internacionales han sido los más golpeados por esta crisis, con una caída de la demanda del 75%. Los mercados domésticos, favorecidos por la recuperación en China y Rusia, mejorarán su desempeño, y a finales de 2020 la demanda se situará un 49% por debajo del dato de 2019.
- También esta debilidad se muestra en los **rendimientos por pasajeros aéreos**, con una caída de un 8% respecto a 2019. El factor de ocupación se sitúa en el 65,5%, frente al 82,5% registrado en 2019, similar al nivel alcanzado en 1993.

En el sector de carga aérea los parámetros operacionales arrojan datos más positivos, pero las cifras continúan por debajo de niveles de 2019:

- Las toneladas de **carga** alcanzan los 54,2 millones en 2020, por debajo de los 61,3 millones de toneladas en 2019.
- Los **ingresos de la carga aérea** se mueven en territorio positivo: 117.700 millones USD en 2020, frente a 102.400 millones USD en 2019. Una caída del 45% en la capacidad global — debido principalmente al desplome de la demanda de viajes aéreos y la consiguiente reducción de la capacidad en bodega de los aviones de pasajeros (-24%)— impulsa los rendimientos un 30% en 2020.

“El sector de la carga aérea se está comportando mejor que el negocio de pasajeros; y aunque la mejora del primero no compensa la caída del segundo, los ingresos de la carga aérea se han convertido en la principal fuente de ingresos de las aerolíneas en estos momentos, lo que hace posible que mantengan su red internacional de destinos”, apuntó De Juniac.

En 2019 el sector de carga representó el 12% de los ingresos, y se espera que esta cifra crezca hasta el 36% en 2020.

## **2021**

Se espera que el desempeño financiero de las aerolíneas dé un giro positivo importante en 2021, a pesar de seguir registrando pérdidas históricas, que llegarán a los 38.700 millones USD en 2021, solo superada por las pérdidas en 2020.

Anticipando la apertura de algunas fronteras hacia mediados de 2021 (tanto por la aplicación de las pruebas como por una distribución de la vacuna cada vez más amplia), se espera que los ingresos



crezcan hasta los 459.000 millones USD (una mejora de 131.000 millones USD respecto a 2020, pero todavía un 45% por debajo de los 838.000 millones USD alcanzados en 2019). Sin embargo, los costes tan solo crecerán unos 61.000 millones USD, lo que contribuirán a la mejora del desempeño financiero de la industria, aunque las aerolíneas seguirán registrando pérdidas en torno a los 13,78 USD por pasajero transportado. Hacia finales de 2021 mejoran los ingresos, pero el primer semestre sigue presentándose como un gran desafío para la industria de aerolíneas.

El número de pasajeros crecerá hasta los 2.800 millones en 2021 (1.000 millones más respecto a 2020), pero todavía 1.700 millones de viajeros menos que en 2019. Los rendimientos por pasajeros registran crecimiento plano y el factor de ocupación mejora hasta el 72,7%, frente al 65,5% pronosticado para 2020, aunque todavía muy por debajo del 82,5% registrado en 2019.

El sector de carga aérea continuará el fuerte desempeño. La mejora de la confianza empresarial y el papel relevante del sector en la distribución de la vacuna impulsarán los volúmenes hasta los 61,2 millones de toneladas (por encima de los 54,2 millones de toneladas en 2020 y prácticamente igual a los 61,3 millones de toneladas transportadas en 2019). La escasez de capacidad que el sector seguirá experimentando ante el lento aumento del transporte de pasajeros (que irá aumentando progresivamente la capacidad en bodega), junto al aumento de la carga sensible al tiempo y a la temperatura (vacunas), impulsará los rendimientos un 5% más, hasta un máximo histórico de 139.800 millones USD.

### **Los desafíos de la recuperación**

Si bien la industria mejora en 2021 con respecto a 2020, el camino hacia la recuperación será largo y difícil. Habrá que esperar hasta 2024 para ver los volúmenes de pasajeros en niveles de 2019. Algunos desafíos críticos requieren atención urgente:

***Nivel de deuda y respaldo financiero:*** las aerolíneas están sobreviviendo gracias al apoyo financiero de los gobiernos. Pero a pesar de los 173.000 millones USD de ayuda gubernamental que han recibido a través de diferentes vías en 2020, a la aerolínea media le quedan 8,5 meses de liquidez para sobrevivir, un tiempo que se reduce para muchas de ellas a medida que entramos en la temporada de invierno, caracterizada por una demanda más baja, incluso en tiempos normales. La liquidez de las aerolíneas ha disminuido desde el pico de la crisis y aún se seguirán quemando 6.800 millones USD mensuales durante el primer semestre de 2021, antes de que la industria vuelva a ver un saldo de caja positivo en el cuarto trimestre de 2021.

“El perjuicio financiero de esta crisis es severo. El apoyo de los gobiernos ha mantenido a las aerolíneas con vida hasta hoy. Pero la industria necesita seguir contando con el respaldo de los gobiernos en una crisis que dura más de lo que se preveía en un principio. Y esta ayuda no puede incrementar un nivel de deuda que ya alcanza los 651.000 millones de dólares. Impulsar la recuperación de las aerolíneas es una de las inversiones más importantes que pueden hacer los gobiernos. Salvará puestos de trabajo y pondrá en marcha la recuperación del sector de los viajes y el turismo, que representan el 10% del PIB mundial”, dijo De Juniac.

***Cierre de fronteras/cuarentena:*** los principales factores que frenan la recuperación de la industria son las restricciones de viaje y las medidas de cuarentena, que impiden la reactivación de los viajes. La solución más importante en estos momentos es la reapertura segura de las fronteras utilizando las pruebas sistemáticas de COVID-19. Más adelante, la disponibilidad de las vacunas en todo el



mundo mantendrá las fronteras abiertas sin restricciones o sin el requisito de las pruebas; pero el plazo para la disponibilidad de la vacuna es aún incierto.

“Tenemos en nuestras manos la posibilidad de reactivar los viajes con las pruebas sistemáticas. No podemos esperar a la vacuna, aunque ya nos estamos preparando para estar listos cuando esté disponible y llevar a cabo una distribución eficiente. Pero las pruebas son la solución más inmediata con la que contamos hoy para reactivar los viajes aéreos significativamente. Con 46 millones de empleos amenazados en el sector de los viajes y del turismo por el desplome de los viajes aéreos, debemos actuar con celeridad y con soluciones factibles en estos momentos. Disponemos de pruebas rápidas, precisas y escalables que pueden hacer este trabajo con seguridad. El medio de vida de millones de personas está en manos de los gobiernos y de las autoridades sanitarias. Los gobiernos entienden la necesidad de mantener la viabilidad del transporte aéreo; ya lo han demostrado con la inversión de miles de millones para mantenerlo a flote. Ahora, deben seguir protegiendo esas inversiones proporcionando a las aerolíneas los medios necesarios para seguir operando de manera segura”, dijo De Juniac.

### **Confianza**

“Los números no pueden empeorar. Hay un camino hacia adelante. Con el respaldo financiero de los gobiernos para mantener la viabilidad financiera de las aerolíneas, y el uso de las pruebas sin necesidad de los periodos de cuarentena, tenemos las herramientas para superar lo peor de forma inmediata. Y en un plazo un poco más lejano, las vacunas nos muestran un futuro alentador. Lo más importante es que la gente no ha perdido el deseo de viajar. La respuesta del mercado, incluso a las pequeñas medidas para eliminar la cuarentena, es inmediata y contundente. Donde las restricciones se han eliminado, los viajes han repuntado. La necesidad de volar no se ha visto minada por la crisis. Hay muchas y buenas razones para que los gobiernos autoricen las pruebas como una medida para abrir sus fronteras. Y necesitamos hacerlo ya”, dijo De Juniac.

### **Análisis regional**

Si bien todas las regiones se han visto afectadas por la crisis, aquellas aerolíneas que dominan buena parte del mercado doméstico o del transporte de carga aérea han experimentado un desempeño más favorable. Las diferencias entre las regiones se acrecentarán en 2021; las aerolíneas de Asia-Pacífico y Norteamérica registrarán las menores pérdidas.

Región	Demanda 2020 vs. 2019	Capacidad 2020 vs. 2019	Beneficios 2020 (MM EUR)	Demanda 2021 vs. 2020 (vs. 2019)	Capacidad 2021 vs. 2020 (vs. 2019)	Beneficios 2021 (MM EUR)
Mundial	-66,3%	-57,6%	-118,5 USD	+50,4% (-50%)	+35,5% (-43%)	-38,7 USD
Norteamérica	-66,0%	-51,6%	-45,8 USD	+60,5% (-45%)	+36,4% (-34%)	-11,0 USD
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Las aerolíneas de Norteamérica se beneficiarán de una recuperación más temprana en el mercado doméstico de EE. UU. (el mayor mercado doméstico del mundo) y del gran proceso de reestructuración que ya han llevado a cabo, frente a otras regiones líderes en el desempeño financiero de la industria antes de la crisis.</li> </ul>					
Europa	-70,0%	-62,4%	-26,9 USD	+47,5% (-56%)	+35,5% (-49%)	-11,9 USD
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Las aerolíneas europeas dependen en mayor medida de los ingresos del mercado internacional; la segunda ola del COVID-19 en las economías de la región retrasará el aumento de los ingresos considerablemente hasta finales de 2021, contando con una disponibilidad generalizada de la vacuna (excepto en los mercados de los países en desarrollo).</li> </ul>					
Asia Pacífico	-62,0%	-55,1%	-31,7 USD	+50,0% (-43%)	+38,4% (-38%)	-7,5 USD
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Las aerolíneas y la economía chinas lideran la recuperación. El gran mercado doméstico chino verá beneficios a finales de 2020.</li> <li>El éxito en el control del virus favorece a otras partes de la región, incluso antes de la distribución de la vacuna.</li> <li>La relevancia del transporte de carga aérea contribuye también a un desempeño financiero más sólido que en otras regiones.</li> </ul>					
Oriente Medio	-73,0%	-64,5%	-7,1 USD	+43,0% (-61%)	+23,6% (-56%)	-3,3 USD
	<ul style="list-style-type: none"> <li>El protagonismo de las aerolíneas de Oriente Medio en la conexión del tráfico mundial a través de los <i>hubs</i> del Golfo se recupera muy despacio, dada la lenta recuperación de los mercados de larga distancia, aunque el aumento de los servicios de carga aérea de las aerolíneas de la región mejora, en parte, el pronóstico.</li> </ul>					
Latinoamérica	-64,0%	-60%	-5,0 USD	+39,0% (-50%)	+34,3% (-46%)	-3,3 USD
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Las aerolíneas de Latinoamérica han recibido poco apoyo de los gobiernos de la región, lo que ha provocado el cierre de algunas de ellas, y la contención del COVID-19 sigue siendo un enorme desafío.</li> <li>Algunos mercados clave permanecen abiertos. Además, los viajes aéreos se han reactivado con la apertura de fronteras gracias a las pruebas COVID-19 en sustitución de la cuarentena. Sin embargo, la distribución de la vacuna y el proceso de vacunación podrían ir a la zaga de los mercados más desarrollados, lo que retrasará el desempeño financiero.</li> </ul>					



África	-72,0%	-62,8%	-2,0 USD	+35,0% (-62%)	+21,5% (-55%)	-1,7 USD
	<ul style="list-style-type: none"><li>Las aerolíneas africanas también han recibido poco apoyo gubernamental, provocando también el cierre de algunas de ellas. La escasez relativa de cadenas frías de distribución en la región puede retrasar la distribución de las vacunas, por lo que se espera un retraso del desempeño financiero.</li></ul>					

[Informe del desempeño económico de la industria de aerolíneas](#)

[Presentación sobre el pronóstico del transporte aéreo y de la industria de aerolíneas](#)

[Hoja informativa sobre las estadísticas de la industria de aerolíneas](#)

- IATA -

**Más información:**

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

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

**Notas para los editores:**

- La 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>