



COMUNICADO

N.º: 58

## Fuertes beneficios para las aerolíneas en 2025 pese a la persistente crisis en las cadenas de suministros

10 de diciembre, 2024 (Ginebra) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) ha publicado su previsión económica de la industria de aerolíneas para 2025. IATA mejora ligeramente su pronóstico para el sector a pesar de los desafíos continuos de los costes y las disrupciones en las cadenas de suministro.

Aspectos destacados:

- Se espera que los beneficios netos alcancen los 36.600 millones USD en 2025, con un margen de beneficio neto de un 3,6%. El dato mejora ligeramente respecto a los 31.500 millones USD de beneficio neto de la previsión para 2024 (3,3% margen de beneficio neto). El beneficio neto medio por pasajero se sitúa en 7,0 USD (por debajo del máximo de 2023 de 7,9 USD, pero mejora respecto a los 6,4 USD previstos en 2024).
- Los beneficios de explotación estimados alcanzan los 67.500 millones USD en 2025, con un margen neto de un 6,7% (frente al 6,4% pronosticado para 2024).
- El retorno del capital invertido (ROIC, por sus siglas en inglés) de la industria se estima en el 6,8% en 2025. Si bien el dato mejora respecto al 6,6% en 2024, el ROIC de la industria global continúa por debajo del coste medio ponderado del capital. Por regiones, las aerolíneas de Europa, Oriente Medio y Latinoamérica registran el ROIC más elevado, donde este indicador supera el coste del capital.
- Los ingresos totales de la industria se estiman en 1,007 billones USD. El dato crece un 4,4% respecto a la previsión para 2024, y por primera vez los ingresos de la industria superarán el billón USD. Se espera que los gastos crezcan un 4,0%, hasta 940.000 millones USD.
- Se espera que el número de pasajeros alcance los 5.200 millones en 2025, lo que supone un aumento del 6,7% respecto a 2024. El dato supera por primera vez la marca de 5.000 millones.
- Los volúmenes de mercancías previstos se sitúan en los 72,5 millones de toneladas, un 5,8% más que en 2024.

“Se espera que las aerolíneas obtengan un beneficio global de 36.600 millones USD en 2025, un beneficio que las aerolíneas se ganarán a pulso aprovechando la bajada de los precios del petróleo para mantener los factores de ocupación por encima del 83%, controlando los costes, invirtiendo en descarbonización y gestionando el regreso a niveles de crecimiento más normales tras la extraordinaria recuperación de la pandemia. Todos estos esfuerzos ayudarán a mitigar el impacto



sobre la rentabilidad que tienen todos los demás desafíos que se escapan al control de las aerolíneas, como los persistentes problemas en las cadenas de suministro, unas infraestructuras deficitarias, la regulación onerosa y el aumento de la presión fiscal", declaró Willie Walsh, director general de IATA.

"En 2025, los ingresos del sector superarán por primera vez el billón USD, un dato que debemos destacar, ya que este billón USD representa casi el 1% de la economía mundial y, por lo tanto, no viene sino a reafirmar la importancia estratégica que tiene la industria de aerolíneas. Pero no olvidemos que las aerolíneas soportan 940.000 millones USD en costes, además de intereses y gravámenes. Y su margen de beneficio neto es de apenas de un 3,6%. En otras palabras, el margen entre ganancias y pérdidas, incluso de cara a los buenos resultados que esperamos en 2025, es de sólo 7 USD por pasajero. Con márgenes tan estrechos, las aerolíneas deben seguir vigilando de cerca cada coste, y exigir la misma eficiencia en toda la cadena de suministro, especialmente a nuestros proveedores de infraestructuras monopolistas, que con demasiada frecuencia nos decepcionan en cuanto a resultados y eficiencia", afirmó Walsh.

IATA ha subrayado los grandes beneficios de una conectividad cada vez mayor. Las últimas previsiones muestran que el empleo en la industria de aerolíneas crecerá hasta los 3,3 millones en 2025. Las aerolíneas son el elemento central de la cadena de valor de la aviación mundial, con una fuerza laboral de 86,5 millones de personas y un impacto económico de 4,1 billones USD, lo que representa el 3,9% del PIB mundial (cifras de 2023). La conectividad es un catalizador económico para el crecimiento de casi todos los sectores de la economía mundial.

"Por primera vez, en 2025 el número de viajeros superará los cinco mil millones que, en conjunto, realizarán 40 millones de vuelos. Este crecimiento se traduce en una conectividad aérea aún mayor, capaz de crear más puestos de trabajo en toda la economía mundial. Sobre todo en los sectores de la hostelería y el comercio minorista, que se prepararán para satisfacer las necesidades de un número creciente de clientes. Pero el beneficio de la conectividad que proporciona la aviación se extiende a casi todos los sectores en todas las partes del mundo: el transporte aéreo facilita las relaciones con los clientes, el envío de mercancías que las empresas necesitan, y el envío de productos a todos los usuarios en todo el mundo. Además, el crecimiento de la aviación contribuye a alcanzar casi todos los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas", declaró Walsh.

### **Principales factores de la previsión**

En el panorama mundial, se espera que los resultados económicos mejoren en 2025 impulsados por la bajada de los precios del combustible y al aumento de la eficiencia. Más allá de los resultados esperados, las limitaciones de la capacidad a causa de las disrupciones en las cadenas de suministro frenarán las oportunidades de crecimiento y aumentarán los costes en varias áreas, como el arrendamiento y el mantenimiento de aeronaves.

La rentabilidad neta también se resentirá con el fin del periodo de compensación de las pérdidas fiscales por la pandemia, lo que provocará un aumento de la factura fiscal en 2025.

### **Ingresos**

El crecimiento de los ingresos se estima en un 4,4% en 2025, hasta 1,007 billones USD.



Los **ingresos por pasajero** alcanzarán los 705.000 millones USD (70% de los ingresos totales), a los que se suman 145.000 millones USD (14,4% de los ingresos totales) procedentes de la venta de servicios complementarios. Los viajes siguen haciéndose más asequibles. Los rendimientos por pasajero descienden un 3,4% estimado (tarifas aéreas y accesorios). Se espera una caída moderada para los ingresos unitarios de un 2,5%.

En otras palabras, se espera que la tarifa aérea media en 2025, incluidos los servicios complementarios, sea de 380 USD, un 1,8% por debajo del dato de 2024. En términos reales (ajustados por inflación), este dato representa un descenso del 44% en comparación con 2014, un indicador el esfuerzo continuo de la industria por mejorar la eficiencia y llevar este valor añadido a los usuarios.

Se espera que la demanda de pasajeros, medida en pasajeros-kilómetro transportados (RPK, por sus siglas en inglés), crezca un 8,0% en 2025, por delante de la expansión esperada de la capacidad del 7,1%, medida en toneladas-kilómetro disponibles (ATK, por sus siglas en inglés). Se prevé que los vuelos alcancen los 40 millones, lo que supone un incremento de un 4,6% respecto a 2024, y que el factor medio de ocupación en el segmento de pasajeros se sitúe en el 83,4% (+0,4 puntos porcentuales respecto a 2024).

Los sondeos de opinión pública realizados por IATA confirman un pronóstico optimista de la demanda de pasajeros. Mirando a los 12 próximos meses, frente a los 12 meses anteriores:

- El 41% de los viajeros encuestados afirma que espera viajar más, el 53% espera viajar con la misma frecuencia y solo el 5% espera viajar menos.
- El 47% de los viajeros encuestados afirma que espera gastar más en viajes, el 46% seguirá gastando lo mismo, y el 8% gastará menos.

Los ingresos en el sector de la **carga aérea** se estiman en 157.000 millones USD (15,6% de los ingresos totales) en 2025. Se prevé que la demanda crezca un 6,0%, que a pesar del recorte del rendimiento medio de un 0,7%, aún se mantiene muy por encima de niveles pre-pandémicos. Se espera que las tarifas (en dólares de 2014/kg) se sitúen en 1,34 USD (0,06 USD menos que en 2024 y un 24,4% por debajo de los niveles de 2014).

El pronóstico es optimista para el sector aéreo de carga en 2025. La incertidumbre geopolítica que empaña al sector marítimo en los fletes a través del Canal de Suez y el auge del comercio electrónico en Asia seguirán impulsando a la industria del transporte aéreo de mercancías.

## Costes

Los costes estimados crecerán un 4,0%, hasta los 940.000 millones USD en 2025.

**Costes no relacionados con el combustible.** El aumento generalizado de los costes visto en 2024 —al margen del coste del combustible— presiona los márgenes del sector. Entre los principales costes destacan una presión salarial intensa y los gastos extraordinarios relacionados con varias huelgas de trabajadores en diversas aerolíneas a lo largo de 2024, a los que se suma un aumento considerable de los costes de mantenimiento por la inmovilización de aeronaves y el envejecimiento de flotas en todo el mundo. Los costes unitarios no relacionados con el combustible aumentaron un



1,3% en 2024, hasta un total de 643.000 millones USD. En 2025 se espera que el aumento de estos costes no supere el 0,5% (692.000 millones USD).

La mano de obra es el mayor coste no relacionado con el combustible. En 2025, los costes laborales crecen un 7,6% más que en 2024, hasta los 253.000 millones USD. Sin embargo, con los aumentos de la productividad, es probable que los costes laborales unitarios medios aumenten sólo un 0,5% en 2025 en comparación con 2024. Se prevé que la mano de obra de las aerolíneas aumente un 4%, hasta los 3,3 millones de empleos.

**Combustible:** El precio del combustible de aviación descendió a 70 USD/barril en septiembre de 2024 por primera vez desde el inicio del conflicto entre Rusia y Ucrania. En 2025, se espera que el combustible de aviación se sitúe en una media de 87 USD/barril (por debajo de los 99 USD/barril en 2024), con un crack spread de 12 USD/barril y un precio del crudo de 75 USD/barril (Brent). Como resultado, se espera que la factura total de combustible de las aerolíneas alcance los 248.000 millones USD, un descenso de un 4,8% a pesar del aumento de un 6% en el consumo de combustible (107.000 millones de galones). El combustible representará el 26,4% de los costes de explotación en 2025, frente al 28,9% en 2024.

El coste del cumplimiento de CORSIA (compra de créditos de carbono) comenzó a notarse en 2024, con un gasto estimado de 700 millones USD, cifra que aumentará a 1.000 millones USD en 2025. La escasez de combustible de aviación sostenible provocará un incremento de la factura de combustible en 3.800 millones USD en 2025, frente a los 1.700 millones USD en 2024.

## Riesgos

En un contexto de fuertes incertidumbres geopolíticas y económicas, los riesgos más importantes para el pronóstico del sector son:

- **Conflictos.** La previsión de la industria podría empeorar en caso de que se extiendan los conflictos en Europa y Oriente Medio. Por el contrario, el fin de uno solo de ellos podría tener un impacto positivo, especialmente en el caso de la guerra entre Rusia y Ucrania.
- **Administración Trump.** La llegada de la Administración Trump al gobierno de EE. UU. trae consigo importantes incertidumbres. Los aranceles y las guerras comerciales podrían frenar la demanda de carga aérea y perjudicar los viajes de negocios. Si estas políticas reavivan la inflación con tipos de interés más altos como respuesta política, la demanda se verá socavada. Sin embargo, si la administración Trump decide continuar con la tendencia de su primer mandato y seguir impulsando al sector empresarial, los beneficios de la desregulación y la simplificación empresarial podrían ser notables. Y en cuanto al apoyo a las medidas de descarbonización de la aviación en EE. UU., estamos a la espera de conocer la dirección que tomará el nuevo Gobierno.
- **Precios del petróleo.** La bajada de los precios del petróleo y los consiguientes costes del combustible son uno de los principales motores de la mejora del pronóstico de las aerolíneas para 2025. Si esta tendencia cambiara de rumbo, teniendo en cuenta los escasos márgenes del sector, el pronóstico podría empeorar significativamente.



## Análisis regional

Se espera que el desempeño económico mejore en todas las regiones en 2025 en comparación con 2024. También se espera que todas las regiones mejoren su beneficio neto tanto en 2024 como en 2025. Sin embargo, el pronóstico presenta un panorama mixto. Así por ejemplo, el dato más débil lo registran las aerolíneas africanas con un 0,9% de margen de beneficio neto, frente al 8,2% pronosticado para las aerolíneas de Oriente Medio, el mejor dato global.

### Norteamérica

2024: Beneficio neto (e) (margen neto) por pasajero	2025: Beneficio neto (f) (margen neto) por pasajero	2025: Demanda (RPK)	2025: Capacidad (ASK)
11.800 millones USD (3,6%) 10,3 USD	13.800 millones USD (4,2%) 11,8 USD	+3,0%	+2,8%

**Norteamérica** sigue encabezando el ranking con el mayor beneficio neto, aunque por debajo de niveles prepandémicos. Esto se debe a la acusada vulnerabilidad de la cadena de suministro en el sector de bajo coste. El retraso en las entregas de aviones de última generación y la mayor dependencia de los aviones de pasillo único afectan especialmente a este segmento del mercado, a lo que se suma la subida salarial, lo que deja a las aerolíneas de bajo coste (LCC, por sus siglas en inglés) en clara desventaja competitiva frente a las aerolíneas de red. Se espera que la rentabilidad mejore en 2025, aunque la repercusión de algunos problemas, como las huelgas de trabajadores y los contratiempos tecnológicos, podría dejarse notar durante el nuevo año.

### Europa

2024: Beneficio neto (e) (margen neto) por pasajero	2025: Beneficio neto (f) (margen neto) por pasajero	2025: Demanda (RPK)	2025: Capacidad (ASK)
10.000 millones USD (3,9%) 8,2 USD	11.900 millones USD (4,4%) 9,2 USD	+7,0%	+6,5%

**Europa** ha vivido un año de desafíos que han socavado su competitividad durante 2024, como la subida salarial, los aviones estacionados en tierra, las restricciones de vuelo relacionadas con el ruido, el incremento de las tasas aeroportuarias, regulaciones onerosas y elevados impuestos nacionales. Por otro lado, la guerra en Ucrania sigue afectando al sector de aerolíneas del continente con el cierre del espacio aéreo en un 20 por ciento y el cierre del espacio aéreo ruso, lo que obliga a realizar trayectos más largos hacia algunos destinos asiáticos. No obstante, se espera que en 2025 se produzca un ligero repunte de la rentabilidad, impulsado en gran medida por el sector LCC, que deja atrás los parones de sus flotas en 2024 debido a las interrupciones en las cadenas de suministro.



## Asia Pacífico

2024: Beneficio neto (e) (margen neto) por pasajero	2025: Beneficio neto (f) (margen neto) por pasajero	2025: Demanda (RPK)	2025: Capacidad (ASK)
3.200 millones USD (1,3%) 1,8 USD	3.600 millones USD (1,4%) 1,8 USD	11,7%	10,8%

**Asia Pacífico** es el mayor mercado en términos RPK, donde China acapara más del 40% del tráfico de la región. En 2024, los RPK crecieron un 18,6%, impulsados en parte por la relajación de los requisitos de visado para entrar en varios países, como China, Vietnam, Malasia y Tailandia. Las aerolíneas chinas registraron pérdidas netas en el primer semestre de 2024 debido a los problemas en la cadena de suministro, el exceso de oferta en el mercado nacional y la limitación a 100 frecuencias semanales en la ruta China-EE. UU. (una tercera parte respecto a la frecuencia anterior a la pandemia). Asia-Pacífico también ha experimentado la peor caída de los rendimientos en 2024. Sin embargo, la fuerte demanda y el aumento de los factores de ocupación podrían mejorar los rendimientos ligeramente en 2025.

## Latinoamérica

2024: Beneficio neto (e) (margen neto) por pasajero	2025: Beneficio neto (f) (margen neto) por pasajero	2025: Demanda (RPK)	2025: Capacidad (ASK)
1.000 millones USD (2,1%) 3,2 USD	1.300 millones USD (2,4%) 3,8 USD	8,0%	7,9%

**Latinoamérica** alberga tanto aerolíneas en plena expansión como aquellas que están atravesando importantes dificultades financieras y adscritas al capítulo 11 de la Ley de Quiebras. La depreciación de la divisa en algunos países con importantes operaciones nacionales ha planteado muchos retos, ya que las principales partidas de costes, como los gastos de flota y el cumplimiento de la deuda, se pagan en dólares estadounidenses. Se espera que la rentabilidad mejore en 2025 a medida que las aerolíneas salgan reforzadas y con una mayor ventaja competitiva tras la aplicación del Capítulo 11, y que los tipos de cambio avancen en una dirección favorable a las aerolíneas de la región.

## Oriente Medio

2024: Beneficio neto (e) (margen neto) por pasajero	2025: Beneficio neto (f) (margen neto) por pasajero	2025: Demanda (RPK)	2025: Capacidad (ASK)
5.300 millones USD (7,7%) 23,1 USD	5.900 millones USD (8,2%) 23,9 USD	9,5%	9,2%

**Oriente Medio** se sitúa a la cabeza con los mejores resultados financieros en 2024 y el mayor margen de beneficio neto por pasajero. Las aerolíneas se han beneficiado de un escenario



económico sólido en la región, de inversiones estratégicas en infraestructuras y de medidas políticas de apoyo, además de la repercusión positiva para la región que ha supuesto el cierre del espacio aéreo ruso a las aerolíneas europeas, estadounidenses y algunas asiáticas. Oriente Medio es la única región que registra un aumento en los rendimientos del sector de pasajeros en 2024, apoyado por un fuerte negocio premium de larga distancia. Los rendimientos podrían estabilizarse en 2025 debido al aumento de capacidad previsto. A pesar de la escalada del conflicto en Gaza, los transportistas del Golfo no se han visto afectados. Los ambiciosos objetivos de crecimiento para 2025 podrían verse afectados por problemas en la cadena de suministro, con retrasos en las entregas de aviones y una disponibilidad limitada de motores.

## África

2024: Beneficio neto (e) (margen neto) por pasajero	2025: Beneficio neto (f) (margen neto) por pasajero	2025: Demanda (RPK)	2025: Capacidad (ASK)
100 millones USD (0,8%) 0,9 USD	200 millones USD (0,9%) 1,0 USD	8,0%	7,7%

Las **aerolíneas africanas** se enfrentan a elevados costes operativos y a una baja predisposición al gasto en viajes aéreos en muchos de sus mercados de origen. Un problema importante es la escasez de dólares estadounidenses en algunas economías de la región, que junto con los problemas de infraestructura y conectividad, dificultan la expansión y el rendimiento del sector aéreo. A pesar de estos obstáculos, existe una demanda sostenida de viajes aéreos, que se espera mejore la rentabilidad de la región levemente en 2025.

## El pasajero opina

El transporte aéreo sigue aportando valor a los consumidores. Un reciente sondeo de opinión pública (14 países, 6.500 encuestados que habían realizado al menos un viaje en el último año) revela que el 96% de los viajeros se muestran satisfechos con su viaje. Además, el 88% está de acuerdo en que el transporte aéreo mejora sus vidas y el 78% en que la relación calidad-precio es buena.

Los pasajeros confían en un sector aéreo seguro, sostenible, eficiente y rentable. El sondeo de IATA pone de relieve el importante papel que representa la aviación para los viajeros:

- el 90% está de acuerdo en que el transporte aéreo es una necesidad para la vida moderna;
- el 90% afirma que la conectividad aérea es fundamental para la economía;
- el 88% afirma que el transporte aéreo tiene un impacto positivo en la sociedad, y
- el 83% afirma que la red mundial de transporte aéreo es un factor clave para los ODS de la ONU;
- el 84% le preocupa el éxito de la industria de la aviación.

La industria del transporte aéreo está comprometida con su objetivo de lograr cero emisiones netas de CO2 para 2050. Los viajeros expresan un nivel de confianza elevado en este esfuerzo, con un 81% que afirma que la industria está demostrando su compromiso de trabajar juntos para lograr su ambicioso objetivo, y el 77% está convencido de que los líderes de la aviación están tomando en serio el desafío climático.



[>Pronóstico detallado de la industria del transporte aéreo](#)

**- 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 340 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](#)