



## Las aerolíneas vaticinan una corrección a la baja de la carga aérea para el próximo año

La progresiva recuperación de los modos más habituales para el transporte de mercancías ha caracterizado el 2022 en el que el aéreo ha ido alejándose de los hitos alcanzados en 2021, y esta tendencia se mantendrá en 2023. Esa es la previsión que maneja la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) de cara al próximo ejercicio, que además contempla un escenario de «incertidumbre económica» cuya contribución a la demanda de carga aérea mundial se prevé a la baja respecto a 2022. Concretamente, la entidad calcula que el volumen de toneladas transportadas por vía aérea en el próximo año baje a los 57,7 millones de toneladas, por debajo de los 60,3 millones del presente ejercicio y «del máximo histórico» de 2021 (65,6 millones de toneladas). En cuanto a los ingresos por carga de las aerolíneas, la asociación estima que en 2023 se alcancen los 142.500 millones de euros, una cifra más baja que los 191.900 millones de euros con los que espera cerrar el ejercicio actual.

No obstante, los ingresos por carga aérea estimados por IATA, tanto para 2022 como para 2023, se mantienen en cifras superiores a 2019, año anterior a la pandemia. En 2019, las aerolíneas acumularon ingresos de 96.009 millones de euros por tráfico de mercancías, menos de la mitad que en 2022 y 46.491 millones de euros menos respecto a la previsión de 2023. Respecto a la demanda de carga, eso sí, IATA efectúa una corrección de sus últimas estimaciones y espera que 2022 acabe por debajo de los niveles prepandemia en el 1,6%. En junio, la asociación había pronosticado superar el 11,7% la demanda de 2019 al finalizar el presente ejercicio, pero el desempeño de los últimos meses ha obligado a reformular sus predicciones.

Según las expectativas de la asociación, «los mercados de carga deberán afrontar una mayor presión en 2023», con riesgos de que «algunas economías entren en recesión» o «las políticas de Covid cero en China se prolonguen» en el futuro. Además, la progresiva recuperación de la carga en bodega (belly cargo), que se da en línea con el aumento de rutas y frecuencias en los vuelos de pasajeros, hace prever un aumento de las capacidades globales. El efecto de ello, según IATA, será que la rentabilidad del tráfico aéreo experimentará «un significativo paso atrás». En concreto, «se espera una caída del 22,6%», especialmente «en la última parte del año, cuando el impacto de las medidas para contener la inflación tengan su efecto» en los costes. Según los datos de las aerolíneas, esta rentabilidad había crecido en el 52,2% en 2020, el 24,2% en 2021, y su previsión es que acabe en un crecimiento del 7,2% al cierre de este ejercicio.

## **RECUPERACIÓN DE LOS BENEFICIOS**

A pesar de las proyecciones a la baja en cuanto al negocio de carga aérea, IATA sí proyecta un ejercicio de 2023 con resultados económicos positivos para el global de aerolíneas, dentro de un escenario motivado por la definitiva recuperación del pasaje y la moderación de la inflación y el coste del combustible. «A pesar de la incertidumbre económica, hay muchas razones para ser optimistas acerca de 2023», ha manifestado el director general de la asociación, Willie Walsh, y ha añadido que «la recuperación financiera toma forma con el primer año de beneficios para la industria desde 2019», en referencia al margen neto del 0,6% (4.480 millones de euros) que IATA calcula que arrojará 2023. En 2020, las

aerolíneas registraron pérdidas por valor de 131.230 millones de euros, y en 2021 fueron de 40.030 millones de euros. Para 2022, se espera que las pérdidas queden en 6.575 millones de euros.

El tráfico de pasajeros protagoniza la recuperación del beneficio en el próximo ejercicio. De los 742.000 millones que las aerolíneas esperan ingresar en 2023, IATA calcula que unos 497.475 millones procederán de este segmento, alrededor de 80.000 millones de euros más que en el presente año. En 2022, los ingresos globales de las aerolíneas quedarán en 691.196 millones de euros, con el transporte de pasajeros aportando 416.349 millones. En 2021, ese segmento ingresó 226.884 millones de euros. Por lo que respecta al volumen de pasajeros, los datos de IATA ofrecen una comparativa estimada con los de 2019, antes de la pandemia: si se espera que para el fin de 2022 el tráfico de pasajeros global se quede en el 29,4% por debajo de entonces, en 2023 ese porcentaje negativo será solo del 14,5%.

Por otro lado, la evolución en los costes es el otro factor que sustenta la estimación económica positiva para 2023. Aunque los gastos totales de las aerolíneas se estiman alrededor de los 736.732 millones de euros, lo que supone un incremento del 5,3% respecto a 2022, «ese crecimiento se espera que sea el 1,8% menor que el crecimiento de los ingresos, devolviendo así el retorno a la rentabilidad», indica IATA. Willie Walsh, por su parte, valora que «una inflación menor en cuanto al precio del petróleo y una demanda reprimida debería ayudar a mantener los costes controlados mientras continúa la fuerte tendencia de crecimiento». Asimismo, el director general de IATA también ha esgrimido que «las aerolíneas han desarrollado flexibilidad en sus modelos de negocio para ser capaces de gestionar la aceleración y desaceleración económica que afecta a la demanda». Sin embargo, advierte de que «la rentabilidad en el sector de las aerolíneas es estrecha».

En el análisis por zonas geográficas, IATA identifica a las aerolíneas norteamericanas como las únicas que alcanzarán beneficios de forma global en este año 2022. Europa y Oriente Medio, por su parte, también lo conseguirán en 2023, pero el resto «se mantendrán en números rojos». El hecho de que la región norteamericana haya recibido «menos restricciones a los viajes, y de menor duración» contribuye al impulso de sus operadores, especialmente en cuanto al movimiento de pasajeros. Con un crecimiento de 6,4% de la demanda de este servicio, IATA atribuye un beneficio de 10.800 millones de euros a esta región en 2023, y uno de 9.500 millones de euros en el presente ejercicio. Las aerolíneas europeas seguirán en pérdidas de 3.000 millones de euros en 2022, pero recuperarán 590 millones de euros en el próximo año, con un crecimiento de la demanda de pasaje del 8,9%. Se espera que en Oriente Medio se pierdan 1.043 millones de euros en 2022, pero se obtengan 254,2 millones de euros de beneficio en 2023. La demanda de pasajeros para esta región se dispararía el 23,4% en el próximo ejercicio, según las previsiones de las aerolíneas.

En cuanto a las regiones que seguirán en pérdidas, destaca Asia-Pacífico, que en 2022 pierde 9.483 millones de euros, y en 2023 cerca de 6.259 millones, y todo ello pese al incremento de la demanda de pasaje de casi el 60% en ese año. Además, IATA también especifica que esta zona «recibe un impulso importante de mercados de carga aérea rentables, entre los que es el principal actor», pero la región sigue resintiéndose del «crítico impacto de la política de Covid cero de China sobre el transporte aéreo, y las pérdidas de la región están afectadas en gran medida por el desempeño de las aerolíneas del país, que reciben ese impacto en los mercados domésticos e internacionales».

### **TRANSITARIOS Y TRANSPORTISTAS AÉREOS, LOS ÚNICOS RENTABLES**

Según el estudio 'Entendiendo el impacto de la pandemia en la cadena de valor aérea', elaborado por IATA y la consultora McKinsey, los transitarios y las aerolíneas que solo transportan mercancías constituyen dos activos financieros más rentables que las aerolíneas que también transportan pasajeros. A partir de datos recabados entre 2012 y 2021, el estudio calcula la rentabilidad del capital (ROIC por sus siglas en inglés) de todos los actores de la cadena de valor aérea, lo cual arroja un porcentaje de rentabilidad del activo positivo o negativo. Así,

mientras que las aerolíneas de pasajeros mantenían ese porcentaje en números negativos desde inicios de 2020 (-10%), los transitarios y las aerolíneas de carga alcanzaron en 2021 cotas positivas del 40% y el 10%, respectivamente.