

Guerra en Oriente Medio: las aerolíneas europeas se enfrentan a turbulencias en los costes debido a los precios del combustible, la interrupción de las rutas y los gastos logísticos

La duración y la extensión del conflicto en Oriente Medio determinarán las consecuencias a nivel crediticio para las aerolíneas europeas según tres aspectos: los precios del combustible, las rutas y la inflación de los costes no relacionados con el combustible. Si la situación finalmente es de corta duración, las coberturas, los precios y la disciplina en materia de capacidad serán buenos amortiguadores.

Sin embargo, un conflicto prolongado provocaría un aumento de los precios del combustible para aviones, obligaría a las aerolíneas que prestan servicio en los mercados del sur y el este de Asia a utilizar rutas más largas y agravaría los costes relacionados con las interrupciones, lo que ejercería una mayor presión sobre las compañías aéreas con mayor exposición al resto del mundo y menor flexibilidad, según Scope Ratings.

En términos relativos, las compañías aéreas con redes orientadas al Atlántico y una fuerte liquidez, como IAG, parecen estar mejor posicionadas que sus homólogas con mayor exposición a Asia y Oriente Medio, en particular el Grupo Lufthansa y Air France KLM. Sin embargo, el tráfico y las tarifas transatlánticas también son vulnerables a la geopolítica, la volátil política comercial de Estados Unidos y cualquier ralentización del crecimiento económico que ello pueda provocar.

La crisis estalla en un momento en que las cuentas de las aerolíneas están en buen estado, pero el contexto operativo es difícil

En cuanto a las aerolíneas de bajo coste europeas, que operan principalmente en el mercado intraeuropeo, como easyJet, Ryanair y Wizz Air, el impacto de la guerra probablemente será menos dramático y se notará en el aumento de los precios del combustible, las posibles interrupciones de los viajes en el Mediterráneo oriental y cualquier impacto adverso a largo plazo en la confianza de los consumidores y su deseo de viajar dentro de Europa. El sector europeo comenzó el año con unos balances mejorados y una capacidad más normalizada que durante la recuperación pospandémica, pero el panorama operativo seguía siendo difícil incluso antes de que Estados Unidos e Israel atacaran Irán.

La inflación, los gastos relacionados con las interrupciones y los costes del cumplimiento de la normativa medioambiental han seguido aumentando, con un incremento de los costes unitarios no relacionados con el combustible de entre el 2% y el 4% en los últimos trimestres, lo que ha reducido los márgenes operativos. Por lo tanto, la calidad crediticia del sector sigue expuesta a problemas exógenos que afectan al combustible, al acceso al espacio aéreo y a las operaciones de larga distancia.

+	Fuerte demanda de pasajeros y altos índices de ocupación.
+	Mejora del rendimiento financiero y la rentabilidad en los últimos años.
+	Los ingresos por carga actúan como amortiguador o amplificador de la volatilidad, dependiendo de la exposición de la red, la accesibilidad de los centros de carga y los problemas geopolíticos.
-	Márgenes reducidos en todo el sector.
-	Aumento de los costes operativos no relacionados con el combustible.
-	Alteraciones por razones geopolíticas del espacio aéreo y alta sensibilidad a pequeños problemas en la demanda, los costes o el combustible.
-	Exposición a la volatilidad del precio del combustible para las compañías aéreas parcialmente cubiertas o sin cobertura.
-	Limitaciones a la mejora de calificación debido a la continua vulnerabilidad del sector a las perturbaciones exógenas y a los márgenes financieros estructuralmente reducidos.

Las restricciones del espacio aéreo afectan gravemente a las aerolíneas que dependen de las rutas a Asia

El conflicto con Irán aumentará las presiones al obligar a realizar desvíos adicionales, además del cierre ya existente del espacio aéreo ruso, lo que alarga los tiempos de vuelo e intensifica las necesidades de tripulación, mantenimiento y combustible.

Esta dinámica se suma a los persistentes retos de la cadena de suministro que limitan la flexibilidad de la red. En consecuencia, las expectativas de rating se mantienen en general estables o negativas, lo que refleja la mayor vulnerabilidad del sector a los problemas externos.

El seguimiento de la cobertura por trimestre, las tendencias de los costes unitarios no relacionados con el combustible y la fiabilidad de los horarios serán fundamentales para la evaluación crediticia a corto plazo.