

Inditex reducirá su caída de ventas a la mitad en el trimestre

SEGÚN LOS ANALISTAS/ El mercado prevé que los ingresos bajen un 13,3%, frente al descenso del 31,4% entre mayo y julio.

Víctor M. Osorio. Madrid

Inditex acelerará el proceso de contención de daños provocados por la pandemia en sus resultados de agosto a octubre, que el grupo textil presenta mañana. El consenso de analistas de Bloomberg espera que la empresa cierre el tercer trimestre del año con unas ventas de 6.069 millones, un 13,3% menos que un año antes, pero una caída muy inferior al 31,4% que registró entre mayo y julio.

El descenso se verá además afectado por los tipos de cambio y la segunda ola del virus. Los analistas de CaixaBank indican que sin el efecto divisa la caída se limitaría al 5%. Además, estiman que la facturación del grupo mejoró entre agosto (-11%) y septiembre (-5%), pero la segunda ola de la pandemia le perjudicó en octubre (-12%) y lo seguirá haciendo en el cuarto trimestre.

La razón es que el recrudecimiento de la pandemia ha vuelto a afectar a su número de tiendas abiertas. “En noviembre, estimamos que un 20% de las tiendas de Inditex estaban cerradas”, indica JPMorgan. Su previsión es que sólo el 4% de sus establecimientos no pudieron abrir en el tercer trimestre.

Mejora el resultado

La mejora del negocio prevista en el trimestre se traducirá en los resultados de Inditex. El mercado estima que su ebitda ascenderá a 1.773 millones en el tercer trimestre, un 21,4% menos que en el mismo periodo del año anterior. La cifra es de nuevo positiva si se compara con el trimestre anterior (mayo-julio), cuando su ebitda, de 1.002 millones, cayó un 43,5%.

El ebit previsto, de 1.131 millones, sería un 25% inferior al del mismo periodo de 2019, pero representa cuadruplicar la cifra lograda de mayo a julio, cuando fue de 310 millones y su caída marcó un 75%.

El beneficio de 819 millones previsto, un 30% menos, es cuatro veces superior al del segundo trimestre



Pablo Isla, presidente de Inditex.

Su evolución en Bolsa

● El grupo acumula una caída en Bolsa en el año de casi el 17% debido al impacto de la pandemia sobre su negocio.

● Pese a ello, sus títulos suben un 24,6% desde noviembre, cuando comenzaron las buenas noticias sobre las vacunas.

Por último, si el primer trimestre del año el grupo registró las primeras pérdidas de su historia (409 millones), Inditex dejó atrás los números rojos en el segundo trimestre, al ganar 214 millones, un 74% menos. La estimación del consenso de analistas es que entre agosto y octubre la compañía alcance un beneficio neto de 819 millones, un 30% menos.

Los informes presentados por las distintas casas de análisis previos a la presentación de las cuentas del grupo, que tendrá lugar mañana, muestran no obstante un mercado dividido sobre la evolución de Inditex. Credit Suisse, entre los más pesimistas, considera que “en el sector se percibe un eclipse del *retail* de marca en favor de la oferta multimarca”, lo que obligará a Zara a vender sus productos en plataformas donde ahora no lo hace. Además, dice que la enseña “ya no es líder de precios en Europa” y que su modelo de precios “puede no ser sostenible”. JPMorgan, también con una visión pesimista, con-

sidera que la presentación de resultados no empujará la acción como hizo en el segundo trimestre, aunque reconoce que las ventas online seguirán dando “un fuerte apoyo” a su negocio y que Inditex sigue mostrando su “flexibilidad” para gestionar su inventario y sus gastos operativos.

En cambio, CaixaBank considera que la empresa sigue mostrando un modelo muy “resiliente”, destacando su control del *stock*, su capacidad para seguir vendiendo al 100% del precio o su gestión de los gastos operativos. El banco ha adelantado de 2023 a 2022 el momento en el que Inditex recuperará su nivel de ingresos de 2019.

Bernstein también analiza con optimismo al grupo, destacando su modelo omnicanal. “Aunque no fue de los primeros grupos en lanzar su venta digital, ha invertido mucho en los últimos años en potenciarla” y “está logrando crecer online sin diluir sus márgenes”, indica.

La Llave / Página 2

La aeronáutica busca la recuperación tras caer un 40% por el Covid

I. de las Heras. Madrid

La industria aeronáutica española ya tiene calculado el balance de daños del ejercicio más negro hasta la fecha para la aviación. Sus empresas cerrarán 2020 con un desplome de los ingresos de entre el 30% y el 40%, según cálculos de la asociación sectorial Teda. Si en 2019 la facturación fue de 10.918 millones, este año podrían quedar por debajo de los 7.000 millones después de que la pandemia de Covid haya reducido al mínimo el tráfico aéreo y la demanda de aviones.

La aeronáutica es la actividad estrella dentro de los sectores que representa Teda, entre los que también figuran Defensa, Espacio y Seguridad. Según un informe de KPMG para Teda que se presenta hoy, los ingresos de las empresas españolas de defensa fueron en 2019 de 7.155 millones y los del espacio, de 967 millones.

“Todas las empresas aeronáuticas han sufrido este año, con porcentajes y magnitudes distintas”, asegura Ricardo Martí Fluxá, ex secretario de Estado de Seguridad, expresidente de ITP y, desde este año, presidente de Teda. El sector se encuentra liderado en España por Airbus y cuenta con proveedores de primer nivel como Aernnova, Aciturri y Alestis, que se han visto obligados a realizar ERTE y recortes de plantilla.

Recuperación

La recuperación de la industria aeronáutica será además lenta. “Parece difícil que ocurra antes de 2024”, advierte el director general de Teda, César Ramos. “Los niveles anteriores al Covid no se lograrán hasta 2025, aunque la clave será la disposición de la vacuna”, señala.

Este año, el tráfico aéreo caerá un 60% a nivel global, según las estimaciones que maneja Teda. Dentro de la debacle, el aspecto positivo es que, de los ingresos de la industria aeronáutica española en 2019, el último ejercicio de normalidad, una cifra elevada, 4.949 millones, procedió de la aviación militar.

“En Defensa, las empresas mantienen su actividad y no se prevén retrasos relevantes en los programas”, aunque el sector cuenta con el “hándi-



Airbus es la gran empresa tractora de la aeronáutica en España.

La Sepi y Airbus ultiman el fondo de apoyo a las empresas en dificultades

cap permanente” de depender de partidas concretas de los Presupuestos del Estado, señala Ramos. El futuro caza europeo, el FCAS, puede servir de acicate para la industria en los próximos años.

Los servicios de mantenimiento de los aviones cerrarán 2020 con caídas de entre el 50% y el 70%, de nuevo dañados por la suspensión de actividades de las aerolíneas, indica el director general de Teda.

Un reciente informe de Moody's pronostica que las entregas de aviones comerciales mejorarán de forma gradual en 2021 y 2022, animadas por el regreso del Boeing 737 MAX y por un incremento de la producción de los Airbus A320, que pasarán de 40 a 47 unidades al mes. La

carga de trabajo en España de estos aviones es relativamente pequeña.

El informe de KPMG para Teda muestra que la aeronáutica, defensa, seguridad y espacio emplean a 200.000 personas en España. Generan empleos de calidad, con un salario medio de 42.854 euros brutos al año, un 83% más que la media nacional. El sector aportó 20.630 millones al PIB español en 2019 y procuró un valor inducido en otras actividades por 3.006 millones.

Plan de apoyo

El Gobierno y las empresas aeronáuticas, con Airbus al frente, están ultimando el fondo de rescate a las empresas en dificultades, en el que participará la Sepi. Concebido para la cadena de suministro, incluirá desde préstamos participativos hasta la posible entrada del fondo en el capital de las empresas. La industria también ha tenido acceso a líneas del ICO.

La Llave / Página 2

A la espera de los fondos europeos

La aeronáutica ya tiene comprometidos 160 millones de euros de los fondos europeos. Llegarán en tres años, a razón de 40 millones en 2021, 80 millones en 2022 y 40 millones en 2023. Sin embargo, aspira a más. “No nos conformamos y esperamos recibir más recursos porque hay proyectos de digitalización, medio ambiente y de carácter transversal”, explica Martí Fluxá. El sector, asegura, “es más resistente a la crisis que otros” y genera más riqueza. Los Planes Tecnológicos Aeronáuticos entre 1993 y 1998 y entre 1999 y 2003 tuvieron un fuerte efecto multiplicador sobre la economía, recuerda. “La aeronáutica también está investigando tecnologías como el hidrógeno”.