

By: Yolanda Alvarez

Desde su caída en picado en septiembre de 2001, el sector de aerolíneas se ha enfrentado a todo tipo de turbulencias, desde las reestructuraciones corporativas —incluyendo despidos masivos—, los expedientes de bancarrota, y los vaivenes derivados del costo de combustible, hasta el impacto puntual de epidemias como el SARS, y más recientemente la gripe A.

En 2009, el panorama para esta industria sigue siendo agitado y exigirá que las aerolíneas más que abrocharse el cinturón, sigan apretándose drásticamente.

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) recientemente ajustó sus predicciones globales para la industria, elevando a 4,700 millones de dólares las pérdidas estimadas para este año, frente a los "sólo" 2,500 previstos en diciembre 2008, cuando el precio del crudo era un 60% más bajo que en septiembre.

Tomando en cuenta que la mayoría de las aerolíneas habían reducido su capacidad anticipando una caída de la demanda, el súbito respiro en los precios del combustible llevó a pronosticar beneficios generalizados en el sector.

"El sector no está en absoluto en buena forma", dice Raphael Bejar, director ejecutivo de Airsavings, una compañía especializada en ofrecer servicios auxiliares a las aerolíneas para ayudarlas a mejorar sus ingresos.

Bejar señala que aunque se ha hecho mucho hasta el momento en cuanto a reducir capacidad de viajeros, incrementar beneficios y reducir gastos, todavía queda espacio para los nuevos ajustes que se llevarán a cabo próximamente.

"Actualmente uno de los grandes problemas para la industria no es tanto la reducción de plazas ocupadas como el bajo precio promedio que se está pagando por boleto", comenta Bejar, quien anticipa que los precios irrisorios a los que muchos consumidores se han acostumbrado, serán la excepción en el futuro.

"Habrán ofertas, pero como en el supermercado, donde un día hay descuento en la carne y otro en una marca de cereal, pero el resto de los precios son estables", comenta Bejar.

El pronóstico de IATA incluye una caída en el tráfico de pasajeros de cerca del 6% este año, pero más aún lo hará el de mercancías con una bajada del 13%. Incluso entre las aerolíneas más prometedoras dentro de la industria, como la chilena LAN, este será el factor determinante del bajón que anticipan para 2009.

"Nuestro transporte de carga ha bajado entre el 25 y el 30%, mientras que el de pasajeros bajó sólo un 5%", explica Sebastian Caussade, un directivo de LAN.

LAN obtuvo ingresos netos de 300 millones de dólares en 2008, unos 20 millones más que en el año anterior. Pero durante el primer trimestre de 2009 ha registrado una bajada en los mismos del 34.7% respecto al mismo período en 2008.

Air France, la mayor aerolínea europea, reportaba esta semana pérdidas de 1,100 millones de dólares para el año fiscal 2008-09, anunciando nuevas reducciones de empleo que se sumarán a la de 2,700 puestos ya eliminados o en vías de desaparición.



"El estado de la industria es descorazonador", dice Giovanni Bisignani, presidente de IATA al comentar el último pronóstico de la asociación.

Bisignani indica que con la recesión global la demanda se ha deteriorado mucho más rápidamente de lo que nadie anticipó hace tan sólo unos meses.

Por su parte, Norteamérica se perfila como la región que mejores resultados obtendrá en 2009 según IATA, algo que muchos atribuyen a la capacidad de reacción de las aerolíneas ante las nuevas circunstancias.

"Hemos hecho muchos ajustes, sobre todo en cuanto a reducir la capacidad en algunas rutas y la disponibilidad de asientos", comenta Carlos Santos, portavoz de Delta. La compañía, tras su salida de la bancarrota en abril de 2007 optó por una estrategia de refuerzo de vuelos internacionales, más rentables que el competitivo mercado doméstico.

Muchas aerolíneas no se benefician plenamente del bajo precio del combustible, al haber cerrado el acuerdo de precompra, a un precio más alto que el actual del crudo.

w Pérdidas totales de 4,700 millones de dólares

\*Bajada en el tráfico de pasajeros del 5,7% y de mercancías 13%

\*Latinoamérica será la región más afectada con una caída del 7.8% en la demanda

\*Asia registrará una caída del 7% en la demanda y reducciones en vuelos de y hacia China e India.

\*Oriente Medio registrará aumentos, no cuantificados todavía.

\*Las aerolíneas norteamericanas podrían registrar beneficios, en conjunto, debido a su habilidad para ajustar capacidad y demanda y bajos costos de combustible.

Fuente: IATA

