

Aerolíneas: mejor en Latinoamérica

Menos afectadas que las de EEUU con la crisis ocasionada por el alto precio del combustible

June 2008

A pesar de que el costo del petróleo encabeza la lista de preocupaciones de las aerolíneas latinoamericanas, la industria en la región parece enfrentarse a menos turbulencias que la estadounidense.

"El mercado no está tan saturado como en Estados Unidos", dice Raphael Béjar, fundador de Airsavings SA, una compañía que ofrece ciertos servicios, como compra de combustible en grupo, para aerolíneas que operan en tres continentes.

Béjar comenta que muchos países latinoamericanos están empezando a experimentar ahora un acceso mucho más generalizado a este medio de transporte, similar a lo que ocurrió en Estados Unidos décadas atrás.

Volar comienza a ser accesible para cada vez más personas, en lugar de ser privilegio de los más pudientes.

"Además, el fenómeno de la compra de boletos por internet apenas está despertando, desarrollándose en paralelo con el uso de las tarjetas de crédito", dice Béjar, señalando que todavía queda mucho campo para el "desarrollo orgánico" de la industria latinoamericana de viajes aéreos.

Eso no significa que la situación actual esté exenta de importantes retos.

En México por ejemplo, el sector confiaba en que los subsidios del gobierno ayudarían a paliar los crecientes costos que ya han llevado recientemente a compañías como Mexicana de Aviación y Aeroméxico a suspender decenas de rutas que no resultaban rentables.

Sin embargo, el anuncio en días pasados del ministro de Transportes mexicano, Luis Téllez, indicando que los esfuerzos por subsidiar los precios de la gasolina y el diesel para los motoristas no alcanzarán a la industria aérea (porque sólo una pequeña parte de la población del país viaja en avión) perfila un panorama incierto para la industria aérea del país vecino.

Mexicana y Aeroméxico han elevado considerablemente el costo de sus boletos en los últimos meses, y muchos analistas anticipan que las líneas de bajo costo de México, que empezaron a operar en los últimos años, no conseguirán sobrevivir. En conjunto según la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México, la industria ha eliminado hasta el momento un 15% de sus rutas.

Estuardo Ortiz, vicepresidente comercial de la línea salvadoreña TACA, señala que ante la situación actual la respuesta de la compañía será enfatizar el nivel de servicio para atraer más clientes.

A través de su última campaña para fomentar el turismo en Centroamérica, TACA declara haber incrementado en un 34% el número de visitantes a la región en los últimos seis meses.

Nuevas rutas

Internacionalmente, la compañía planea abrir próximamente nuevas rutas a Miami, anticipando que los boletos tendrán un costo entre un 30 y 40% más bajo que los existentes en el mercado, además de nuevos destinos a países como México y la República Dominicana, entre otros.

Rafael Ribella, portavoz de la brasileña TAM, comenta que el combustible representa actualmente un 37.7% de los costos operativos.

Pero como muchas líneas latinoamericanas, TAM se beneficia en mayor medida que las estadounidenses de la abundancia de pasajeros en clase ejecutiva.



En el mercado brasileño un 68% de los pasajeros viajan por negocios, pero para TAM el porcentaje es del 75%", dice Ribella, quien señala que los boletos más caros de estos viajeros sirven para sufragar en parte los costos del combustible.

Expertos como Bobby Booth, presidente de la junta directiva de la consultora Aviation Management Services señalan que el hecho de que la demanda de viajes aéreos esté creciendo en muchas economías latinoamericanas a un ritmo de doble dígito aminora en gran medida la vulnerabilidad de las aerolíneas de la región al creciente costo del petróleo, a pesar de que este ya representa para muchas un 50% de sus costos operativos.

Pablo Yunis, vicepresidente para América del Norte y Central de LAN, señala que la compañía continúa creciendo, habiendo registrado un aumento de tráfico del 9.4% este pasado mes de junio.

Yunis señala que lejos de ahorrar a costa de sacrificar en servicio, la compañía prefiere seguir manteniendo estándares del pasado, como no cobrar por las dos maletas de equipaje facturado.

Variedad turística

La variedad de posibilidades turísticas y culturales de Latinoamérica juega especialmente a favor de la región en estos momentos, en los que a pesar del costo del combustible los viajeros pueden tener una vacación en estos países gastando mucho menos que en Europa, Estados Unidos u otros continentes.

Béjar señala que también el costo de mano de obra es más bajo para las aerolíneas latinoamericanas.

"El momento es complicado para todas las aerolíneas, pero comparada con la industria estadounidense, las compañías latinoamericanas tienen un panorama más favorable", concluye Béjar.

