

Cuidado con la crisis de las aerolíneas

18 de Junio de 2020



La reciente quiebra de Avianca - considerada la segunda aerolínea con mayores vuelos internacionales de América Latina - así como su posterior acogida en el capítulo 11 del código de bancarrota de EEUU, ha sacado a relucir las cuantiosas pérdidas económicas que viene exhibiendo el sector aeronáutico en nuestra región en lo que viene del año por la pandemia del covid. Del mismo modo, Latam se acogió al capítulo 11 y su impacto, por la penetración de sus servicios, es aún mayor.

A diferencia de lo que sucede en los países más desarrollados - en donde los gobiernos se encuentran inyectando copiosas cantidades de liquidez a las grandes aerolíneas para evitar sus quiebras a consecuencia del cierre de fronteras - por esta parte del mundo, en donde el sector es aún más importante para la productividad del sector turismo por la complejidad geográfica de los territorios y la aún vasta brecha de infraestructura vial, recién se está esbozando cómo podría ofrecérseles apoyo financiero.



Como sugiere un reciente artículo publicado por The Economist, si bien esta sería una medida acertada – sobretodo a la luz de que la crisis no permitiría una rápida recuperación del sector por lo menos en un horizonte no menor de 3 años – urge diseñarla salvaguardando la competencia en este mercado – impulsada por ejemplo por las aerolíneas de bajo costo – una característica que ha permitido un mayor acceso de las clases medias de nuestra región a sobrevolar tierras locales e internacionales, algo impensable 3 o 4 décadas atrás.

Esperemos pues que las autoridades fiscales latinoamericanas puedan recoger las reflexiones que ofrece The Economist, de manera que puedan ayudar con premura a que una de las industrias que contribuye formidablemente a engarzar la cadena productiva de sus países pueda reactivarse en el menor tiempo posible sin dejar de irradiar esa variedad ofrecida de sus servicios a sus usuarios.

Lampadía



Los cielos vacíos de América Latina

Las aerolíneas están en problemas. La región no puede prescindir de ellas

The Economist

4 de junio, 2020

Traducida y comentada por Lampadia

El pasado diciembre, en una época diferente, Avianca celebró su centenario. Con sede en Colombia, afirma ser la segunda aerolínea más antigua del mundo y la que ha volado continuamente durante más tiempo. Es el segundo mayor operador de América Latina por ingresos. Ahora, gracias al covid-19 y sus bloqueos asociados, los aviones de Avianca están estacionados y sus tripulaciones y personal de tierra suspendidos. El mes pasado solicitó alivio de los acreedores en un tribunal de Nueva York en virtud del Capítulo 11 del código de bancarrota estadounidense. Quince días después, LATAM, una aerolínea chileno-brasileña que es la más grande de la región, hizo lo mismo. El gobierno ecuatoriano ha liquidado a TAME, un operador estatal enfermo.

Esto plantea un dilema político. Los gobiernos de Europa y EEUU han canalizado miles de millones de dólares a las aerolíneas afectadas de sus países. Sus contrapartes en América Latina tienen menos efectivo disponible y diferentes prioridades. Deben ayudar a decenas de millones de ciudadanos que enfrentan pobreza y desempleo. Los viajes aéreos en la región han sido vistos históricamente como un lujo. Con sus precios a veces molestos e impuntualidad, las aerolíneas rara vez son amadas y son una fuente de emisiones de carbono. Hasta ahora, ningún gobierno latinoamericano les ha ofrecido ayuda financiera.

Volar importa en América Latina tal vez incluso más que en otras regiones, como lo atestigua la larga historia de Avianca. Esto se debe en parte a sus grandes distancias y obstáculos geográficos, características que atrajeron el interés de los pioneros del vuelo. Antoine de Saint-Exupéry, autor de "El Principito", fue un piloto profesional entre las dos guerras mundiales. Sus trabajos incluían llevar el correo entre París, Buenos Aires y Chile. En una memoria, escribe vívidamente sobre volar sobre los Andes, donde "ráfagas violentas barren las estrechas paredes de ... corredores rocosos y obligan al piloto a una especie de combate cuerpo a cuerpo".

Como resultado, las alternativas al vuelo son a menudo laboriosas, incluso dentro de los países. El viaje desde Bogotá, la capital de Colombia, hasta Cali, su tercera ciudad, toma solo una hora por vía aérea, pero casi diez horas por carretera, atravesando dos cadenas andinas. Hoy en día hay pocos trenes de pasajeros en la región, y no hay trenes de alta velocidad. El resultado es que "la industria de las aerolíneas es un servicio público realizado por empresas privadas", argumenta Eliseo Llamazares, de la oficina de Santiago de KPMG, una consultora.

Sirve cada vez más a un mercado masivo. A medida que crecía una nueva clase media baja, muchos de sus miembros salieron a los cielos por primera vez. Los pasajeros en Brasil comenzaron a reflejar el arco iris racial del país. Esta tendencia fue ayudada por la llegada de aerolíneas de bajo costo, que

prestan servicios a cerca de la mitad del mercado interno de México y también se han mudado a Sudamérica. Si el costo de los vuelos internacionales sigue siendo alto, es porque más de la mitad del precio del boleto son impuestos.

Aunque la expansión en el número de pasajeros se desaceleró con el reciente estancamiento económico de América Latina, la región sigue siendo uno de los mercados de crecimiento mundial para el transporte aéreo. Eso llevó a las aerolíneas estadounidenses a mudarse, como parte de una reestructuración global de alianzas de aerolíneas. En octubre, Delta gastó US\$ 1,900 millones en una participación en América Latina. United había tomado previamente el control de Avianca después de que su antiguo propietario tuvo dificultades financieras. Antes del virus, United planeó una alianza más amplia con Copa, de Panamá, la quinta aerolínea más grande de la región, y Azul, una aerolínea brasileña, en la que tiene una participación.

La consolidación ahora puede acelerarse. Entrar al Capítulo 11 es una forma en que las aerolíneas pueden negociar con los acreedores mientras aún operan, sin el riesgo de que sus aviones sean incautados, señala Llamazares. Él dice que incluso después de que los transportistas de América Latina vuelvan al cielo, tal vez desde el próximo mes, pueden pasar hasta el 2023 antes de que vuelvan a los números de pasajeros y la rentabilidad que tenían en 2019. Incluso Copa, que es financieramente fuerte y no planea buscar ayuda estatal, operará a solo alrededor del 40% de su capacidad en diciembre, según su jefe, Pedro Heilbron.

Hay dos razones por las cuales los gobiernos deberían preocuparse por todo esto. Primero, si las aerolíneas carecen de efectivo, eso puede en sí mismo retrasar la recuperación económica. Y segundo, la competencia puede verse distorsionada, ya que los transportistas extranjeros subsidiados engullen más tráfico internacional hacia y desde la región. Después de una respuesta inicial de laissez-faire, los gobiernos de Chile y Colombia están considerando proporcionar ayuda. Si lo hacen, debería venir con cadenas, como reducir las emisiones y tratar de estimular en lugar de restringir la competencia en el mediano plazo. América Latina necesita sus aerolíneas. No necesita mimarlos.

Lampadía