

Latam y holding de Avianca dicen que alza de combustibles se está traspasando a precios

El combustible de aviación representa normalmente menos de un tercio del costo operacional de una aerolínea. Pero cuando sube, puede llegar al 40%. “Se han elevado los precios de los pasajes”, admitió Roberto Alvo, CEO de Latam Airlines, quien aclara que la demanda no ha caído. “Es un alza de costos y alguien lo tiene que pagar”, coincidió Adrián Neuhauser, CEO del holding que controla Avianca y Gol.

VALERIA VEGA/IGNACIO BADAL

—Las aerolíneas han sido una de las industrias más afectadas por el alza de los combustibles que provocó originalmente el ataque de Estados Unidos a Irán de fines de febrero y la consecuente reacción bélica de la nación persa, que obstruyó el paso de los cargueros con petróleo desde y hacia el Golfo Pérsico al cerrar el Estrecho de Ormuz.

Y aunque la tregua anunciada el martes en la noche pudo dar un respiro reduciendo los precios internacionales de los hidrocarburos, la tensión está lejos de acabar, y los valores del crudo y especialmente del combustible de avión —jet fuel— aún están muy por encima de los que estaban antes de que se iniciara el conflicto.

El jet fuel representa entre un 23% y un 30% de los costos operacionales de las aerolíneas en tiempos normales. Sin embargo, cuando su precio se eleva, puede alcanzar hasta un 40%, por lo que la industria reconoce que este mayor precio se ha traspasado a los pasajeros.

Antes del inicio del conflicto, el crudo cotizaba alrededor de los US\$70 por barril y el martes superaba los US\$110. Mientras que el combustible de aviación, dado los problemas de capacidad de refinación, ha experimentado alzas aún más significativas, pasando de US\$90 por barril a US\$209 la semana pasada.

El vicepresidente regional para las Américas de IATA, Peter Cerdá dijo, en el seminario Wings of Change de ese organismo que agrupa a las aerolíneas del mundo, que ya se ha podido evidenciar el traspaso a tarifas del incremento en el combustible.

Ejecutivos de aerolíneas calcularon alzas en torno al 20% en los pasajes respecto a los que exhibían previo al inicio del conflicto.

Sin embargo, Cerdá comentó que al menos la demanda de pasajes no se ha visto afectada aún.

El CEO de Latam Airlines, Roberto Alvo, lo ratificó. “El aumento del precio del combustible no ha afectado la demanda aérea, por ahora”, afirmó. “Todo lo que



Roberto Alvo, CEO de Latam Airlines.



Adrián Neuhauser, CEO de Abra Group, dueño de Avianca y Gol.

¿En qué está la compra de Sky?

En el evento, el CEO de Abra fue consultado por el acuerdo para tomar el control de la aerolínea chilena Sky Airline, cuyo memorando de entendimiento (MoU) anunciado en noviembre, pero que aún no se cierra.

“Nosotros tenemos un MoU detallado y tenemos un acuerdo. Estamos ahora en la documentación y la documentación se demora, pero no hay puntos abiertos del negocio importantes”, dijo Adrián Neuhauser a Pulso.

Sin embargo, había trascendido que aún no estaban claros los porcentajes de intercambio de acciones de Abra Group a los dueños de Sky: “Tenemos un marco de cómo se calcula el intercambio y obviamente eso depende tanto de los resultados del resto del grupo como del resultado de Sky”, aclaró.

El jefe de Avianca y Gol dijo que lo más relevante que falta eso sí es la aprobación

hemos visto en los últimos 35 días, con lo que ha pasado en el mundo, no ha tenido un efecto en el interés o la voluntad de la gente de viajar”, aseguró.

“Pero sí se han elevado los precios de los pasajes. Han aumentado los costos para la industria y han aumentado los precios”,

de los reguladores antimonopolios, para lo cual no tiene fecha, aunque fuentes conectoras del proceso la esperan para fines de año.

“Una vez que obtengamos la autorización de la Fiscalía (Nacional Económica de Chile) y de los otros reguladores que también tienen que aprobarlo, Sky se integraría al grupo. Las acciones (de la familia Paulmann Mist, controladores de Sky) se intercambiarían por acciones del grupo Abra y entonces los accionistas actuales de Sky pasarían a ser accionistas de Abra y nosotros empezaríamos a hacer lo mismo que hemos hecho entre Gol y Avianca: buscar mayor integración entre las redes, más conectividad, beneficios de viajeros frecuentes entre un lado y el otro y aprovechar la fortaleza de cada una de las marcas”, adelantó, puesto que conservarán las marcas marcas independientes. ●

dijo Alvo a Pulso.

Dado que el jet fuel representa cerca de un tercio del costo, “sobre un 30% de tu costo se duplicó”, explicó.

Su colega Adrián Neuhauser, CEO de Abra Group (dueño de Avianca y Gol), admitió también que esta alza “se traspasa a

los consumidores”. “Es un alza de costos y alguien lo tiene que pagar”, sostuvo.

Manifestó que antes de las hostilidades en Irán, el precio promedio de un ticket en las líneas aéreas de Abra era de US\$125. “Tras pasar el 100% del efecto, asumiendo que esto se estabilizara donde está hoy día, significaría que tenemos que subir el ticket promedio a más o menos US\$150”, añadió Neuhauser.

Alvo fue menos explícito al afirmar cuánto podrían subir los pasajes: “Al final del día, eso va a depender de la oferta y de la demanda. Hoy en día, lo que tienes es una condición en donde los costos están subiendo fuertemente en el mundo y en el mundo las tarifas están subiendo”.

OTRAS MEDIDAS

El vicepresidente de IATA advirtió también sobre la posibilidad de que no sólo se alcen las tarifas, sino también, como medida de ajuste, puedan sufrir algunas rutas o ciertas frecuencias de vuelos.

En Latam, eso no ha ocurrido aún, pero sí podría pasar si la situación de incertidumbre se prolonga.

“En algunos lugares estamos empezando a ver que la oferta está bajando”, dijo Alvo.

“Porque, al final, obviamente que cuando te aumenta el costo, hay rutas donde ya no son rentables o es imposible imaginarlas con esa condición. Y las empresas empiezan entonces a reducir en los márgenes la operación o más estructuralmente la operación. Por el minuto, nosotros hemos estado concentrados en tratar de mantener nuestra operación. Pero veremos qué pasa en las próximas semanas y meses, porque esto es muy dinámico”, aclaró.

Alvo llamó la atención respecto a que esta crisis los toma en un muy buen pie financiero y operacional, por lo que esperan soportar el impacto.

“Latam está confiada en su capacidad. Nos hemos puesto en una situación en la que sabemos absorber este tipo de crisis. (...) Esto ocurre en el mejor momento de la historia actual (de la empresa). Y si va a ocurrir, que nadie quiere que ocurra, por lo menos que ocurra en el momento actual”, dijo el ejecutivo.

En la misma línea, el CEO de Abra admitió que esta situación los afecta como a todas las aerolíneas, pero “no nos genera una crisis”, porque tienen cómo hacerle frente, con una mezcla de una política de hedge (seguros de cobertura), que ha cubierto parte de la volatilidad, con un traspaso rápido a tarifas de los consumidores.

Finalmente, un consenso entre los actores de la industria regional es que esta situación adversa puede transformarse en una oportunidad de realce de Sudamérica como destino, dada su lejanía y seguridad ante la zona en conflicto.

Las acciones de Latam Airlines cerraron un alza del 8% este miércoles tras el anuncio de la tregua y la consecuente caída en los combustibles. ●