

Las grandes aerolíneas tienen costos desleales

Morelia- Hotels.com

La operación de Aeroméxico Connect y Click, las filiales de las aerolíneas más grandes del país, Aeroméxico y Mexicana, respectivamente, complicaron más el mercado de la aviación en México, aseguró Barth Pattyn, director ejecutivo de la administradora de riesgos de crédito Coface para América Latina.

“Las aerolíneas troncales del país crearon su propia low cost para competir con empresas como Interjet, Volaris y Alma. Pero tanto Click como Connect no compiten equitativamente en el mercado, pues utilizan la infraestructura de una compañía grande para operar como una de bajo costo”, explicó el especialista en el sector. Lo anterior, aunado a la crisis provocada por los altos costos del combustible a escala internacional, desató una dura competencia entre las 13 aerolíneas que operan en el país, en la que Aeroméxico y Mexicana se han quejado por las tarifas “desleales” que ofrecen las low cost. No obstante, a decir de Pattyn, en este contexto sólo subsistirán “las líneas aéreas que sean más eficientes, las que hagan mejores acuerdos y den el servicio más adecuado al pasajero”. El directivo enfatizó que México vivirá en los próximos meses un reacomodo en el mercado de aerolíneas, por el cual será inevitable que algunas desaparezcan. Pattyn reiteró que el actual cierre y reajuste de rutas por parte de las aerolíneas nacionales es un proceso normal, que sucede en todo el mundo, que no afectará la competitividad del país en materia de conectividad. “Las rutas que no son rentables, muchas de las cuales son operadas por las aerolíneas de bajo costo, representaron más bien una oportunidad de conectar a ciertos puntos del país, pero si no las hay no se afectaría la comunicación en el mismo”, mencionó. Pattyn agregó que si una aerolínea “concluye que alguna de sus rutas no es rentable, debido a que no tiene el nivel de ocupación deseada, no tiene por qué seguir con ella”, ya que ese bajo porcentaje de ocupación indica que no era tan importante para los usuarios. “No hay que olvidar que las aerolíneas no prestan un servicio público, sino que son empresas que como cualquiera buscan ser rentables”, puntualizó. Asimismo, el director de Coface en México adelantó que, de acuerdo con sus estudios, hay una clara posibilidad de que en lo que resta de 2008 y durante 2009 nuestro país presente una desaceleración en su economía, producto de su relación con Estados Unidos y el entorno internacional, lo que a su vez podría provocar una contracción en el número de usuarios de avión “De presentarse, el mercado de pasajeros se recuperaría durante 2010, en un periodo rápido”, afirmó. Para ese entonces, las condiciones entre las aerolíneas mexicanas habrán cambiado. “No se puede transportar a los mexicanos por sólo 150 pesos. Las aerolíneas de bajo costo del país tendrán que encontrar su punto de equilibrio entre ofertas de precios y sus ingresos, pues hay que recordar que las tarifas bajas no son el equivalente al bajo costo. Las troncales abrirán o cerrarán rutas. Todas tendrán que utilizar sus aviones de la manera más rentable posible”, reiteró. Pattyn agregó que la fusión entre aerolíneas mexicanas no es del todo viable. “Más que una fusión exitosa —como la ocurrida entre Air France y KLM que ha permitido que una empresa opere dos aerolíneas sin que ninguna desaparezca— en México podríamos esperar una absorción, en la que una aerolínea compre a otra sólo por su mercado o sus slots, que implicaría la desaparición de la menor y la venta de sus aeronaves al mejor postor”. De acuerdo con Coface, Interjet, por la turbosina, cancelará algunas de sus rutas como la Toluca–Mérida y Toluca– Guatemala. (Fuente: Excélsior)