



## La tormenta perfecta: vientos tormentosos y tiempo inestable para el sector de las líneas aéreas

Paul Isbell \*

**Tema:** En los últimos tres años, el sector de las líneas aéreas ha sufrido en todo el mundo una serie de dramáticas conmociones. Para este sector, el horizonte sigue presentando negros nubarrones, y una serie de cuestiones regulatorias y de mercado se han vuelto a convertir en la principal preocupación.

**Resumen:** El descenso del tráfico aéreo provocado por la recesión de 2001 se vio amplificado por las inquietudes en materia de seguridad suscitadas por los atentados terroristas del 11 de septiembre. Las esperanzas de recuperación y un regreso a la normalidad en 2002 supusieron un cierto alivio, aunque de corta duración, pues éste se vio rápidamente erosionado por la incertidumbre económica y la presión sobre los precios del petróleo durante el período previo a la invasión de Irak. Por último, el brote de la epidemia del Síndrome Respiratorio Agudo Severo (SRAS) justo después de la Guerra de Irak ha vuelto a sumir a las líneas aéreas mundiales en el caos. En la actualidad, las perspectivas para el sector siguen siendo inciertas, y una serie de cuestiones regulatorias han pasado a primera plana de los debates.

**Análisis:** Cuando se produjo el pico del *boom* económico de la década de 1990, el sector de las líneas aéreas, especialmente en EE.UU., gozaba de una situación bastante buena como consecuencia de los óptimos resultados del período comprendido entre 1995 y 2000. Tan sólo el beneficio neto de las líneas aéreas regulares estadounidenses alcanzó la cifra acumulativa de USD 23.000 millones durante dicho período (en fuerte contraste con las pérdidas acumulativas netas de USD 13.000 millones alcanzadas durante el período comprendido entre 1990 y 1994 y los resultados, menos dramáticos y más estables, registrados en las décadas de 1970 y 1980). El patrón de beneficio neto fue parecido en todo el sector internacional en su conjunto, alcanzándose entre 1995 y 2000 beneficios acumulativos cercanos a los USD 39.000 millones, tras unas pérdidas netas de USD 20.500 millones entre 1990 y 1994 y unas fluctuaciones cíclicas mucho más suaves durante las dos décadas anteriores. A finales del año 2000, las reservas de efectivo entre los operadores estadounidenses ascendían a un total de USD 11.000 millones, el ratio de deuda neta/recursos propios del sector estadounidense se situaba en torno al 70%, ninguno de los grandes operadores se encontraba en situación de quiebra y tres de ellos habían obtenido calificaciones crediticias de grado de inversión.

Pero incluso antes del 11 de septiembre, el sector internacional de las líneas aéreas ya había comenzado a experimentar problemas. En 2001, antes de producirse los atentados contra las Torres Gemelas del World Trade Center (WTC), el sector a nivel mundial ya mostraba unas pérdidas netas de alrededor de USD 3.000 millones. Cuando en 2001 la

---

\* Paul Isbell es Investigador principal del Área de Economía Internacional y Comercio en el Real Instituto Elcano.

economía entró en recesión, el tráfico aéreo —un componente altamente cíclico de la demanda económica— disminuyó considerablemente. Hacia finales de 2001, el crecimiento económico mundial había descendido bruscamente desde un 4,7% en 2000 hasta un 2,2%, mientras que la promesa de recuperación para 2002 no se consumó (2,6%). Aún más preocupante resultó el hecho de que durante los cuatro trimestres posteriores al 11 de septiembre, el crecimiento económico fuese mucho más débil que durante los cuatro trimestres que siguieron a la Guerra del Golfo de 1991, cuando el tráfico aéreo consiguió recuperarse con bastante rapidez (aun cuando los beneficios tardasen algo más). Este escenario más débil de demanda minó la capacidad del sector para lograr una rápida vuelta a unos beneficios récord y fue indicativo de la existencia de una vulnerabilidad subyacente a cualquier futura conmoción externa.

Sin embargo, lo que habría sido un escenario cíclico típico pasó a ser algo mucho peor con el 11 de septiembre. En primer lugar, el tráfico aéreo recibió un golpe adicional, y éste continuó cayendo como resultado del nuevo miedo a viajar y la incertidumbre económica. Aun después de disminuir el factor del miedo, el tráfico continuó debilitándose como resultado del “factor de las complicaciones” (*hassle factor*), sobre todo en EE.UU., ya que los pasajeros intentaban evitar las largas colas en los controles de seguridad. No obstante, no sólo disminuyó el tráfico de forma más rápida, sino que pronto el aumento de las exigencias en materia de seguridad y los mayores precios de las primas de seguros comenzaron a hacer mella en los márgenes de beneficios por el lado de los costes y a minar la posición financiera de muchas compañías aéreas.

Las aseguradoras de líneas aéreas —que dejaron de asegurar contra riesgos de guerra o ataques terroristas inmediatamente después del 11 de septiembre— han vuelto al mercado desde entonces, pero sólo con primas de seguros cerca de cuatro veces superiores a las existentes antes de los atentados del WTC. Una serie de gobiernos intervinieron para llenar el vacío temporal dejado por las compañías aseguradoras, y el Gobierno estadounidense concedió o garantizó más de USD 16.000 millones en fondos de estabilización y créditos para el sector estadounidense tras los atentados terroristas. Sin embargo, para bien o para mal, dicha intervención, más que mejorar la situación, tan sólo consiguió evitar que ésta se deteriorase aún más.

La Asociación de Transporte Aéreo (ATA, la asociación estadounidense del sector de las líneas aéreas) estima que los USD 5.000 millones de fondos de estabilización otorgados al sector estadounidense tan sólo sirvieron para evitar que las pérdidas netas de 2001 (USD 7.700 millones para el sector de este país) superasen la cifra de USD 12.000 millones. Sin embargo, estas inyecciones de capital se vieron prácticamente contrarrestadas por el efecto incremental de los más de USD 4.000 millones de costes brutos con los que el sector tuvo que correr como resultado de los nuevos mandatos gubernamentales en materia de seguridad tras el 11 de septiembre. Es más, los USD 10.000 millones en préstamos y garantías de préstamo proporcionados por el Gobierno estadounidense tan sólo sirvieron para alimentar el significativo aumento del endeudamiento entre las compañías aéreas que ha ido produciéndose en los últimos dos años. Los niveles de deuda entre los operadores estadounidenses se han duplicado prácticamente desde 1999 (desde USD 54.000 millones hasta cerca de USD 100.000 millones), haciendo que el ratio deuda neta/recursos propios del sector estadounidense haya alcanzado el 93% en 2003 (desde un 69% en 1999). Frente a estos crecientes niveles de deuda en el sector, la totalidad de las acciones en circulación del sector estadounidense en febrero de 2003 tenía un valor de tan sólo USD 3.200 millones. Entretanto, prácticamente todos y cada uno de los principales operadores estadounidenses han experimentado rebajas en su calificación crediticia (y, en el caso de US Airways y United, dichas rebajas han sido espectaculares) desde el día anterior al 11 de septiembre de 2001.

Las esperanzas de recuperación económica en 2002 supusieron un breve respiro para el sector de las líneas aéreas. En diciembre de 2002 la situación del tráfico había mejorado,

pero las condiciones subyacentes continuaban debilitándose. En 2002, la mayor parte de los grandes operadores se embarcaron en una estrategia destinada a defender los márgenes reduciendo capacidad, adoptando otras medidas de recorte de gastos (incluyendo despidos de personal) y restringiendo el gasto de combustible, que había empezado a aumentar de manera significativa. Durante 2001 y 2002, los seis grandes operadores estadounidenses por sí solos consiguieron reducir costes en más de USD 10.000 millones. Los pedidos de aviones por parte de las líneas estadounidenses también cayeron en picado, desde 2.600 (pedidos en firme y opciones de pedidos) en 2000, el nivel más alto desde 1990, hasta 1.750 solamente en 2002. Sin embargo, mientras las principales líneas aéreas reducían la oferta para ajustarse a una demanda menor, una pila de operadores de bajo coste (LCC en sus siglas inglesas, o *Low-Cost Carriers*) como Ryanair, Easyjet y Go en Europa, o JetBlue en EE.UU., consiguieron captar cuota de mercado mediante precios más baratos, lo que supuso una presión aún mayor para los grandes operadores.

A finales de 2002, la tan cacareada recuperación seguía sin haberse producido y la economía volvía a mostrar un horizonte lleno de negros nubarrones a causa de la inminente crisis con Irak. A finales de ese año, de acuerdo con los datos proporcionados por la IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional), el sector internacional de las líneas aéreas había perdido USD 30.000 millones en dos años, cuando el sector internacional experimentó sus primeros descensos anuales de tráfico consecutivos (alrededor de un 5% tanto en 2001 como en 2002) de la historia. Según William Gaillard, de la IATA, sólo en 2001, las líneas aéreas perdieron el máximo que habían perdido nunca desde que los hermanos Wright comenzasen a volar en 1903. Una serie de grandes compañías como SwissAir, Sabena, US Airways y United se vieron obligadas a declararse en quiebra, y se perdieron más de medio millón de puestos de trabajo. Aun antes de salir a escena el brote de SRAS, la ATA ya describía los efectos acumulativos de la recesión, el 11 de septiembre y la Guerra de Irak como la "tormenta económica perfecta" del sector de las líneas aéreas.

Con todo, la Guerra de Irak consiguió afortunadamente evitar lo peor. El aumento en los precios del petróleo previo a la Guerra no afectó al sector tanto como se había temido en un principio, puesto que una parte significativa de los costes de combustible del sector se había restringido ya por aquella época. Los operadores europeos han sido especialmente afortunados por lo que respecta a los fuertes aumentos de los precios del combustible durante el último año (en términos de dólares, los precios unitarios del petróleo en el mercado al contado aumentaron en más de un 100% entre febrero de 2002 y febrero de 2003), ya que la fuerte apreciación del euro los ha protegido de los efectos más inmediatos. Sin embargo, las líneas estadounidenses siguen siendo especialmente vulnerables, puesto que la mayor parte de los contratos asegurados están expirando en la actualidad. Si los precios del carburante se mantienen en los niveles actuales durante tan sólo dos trimestres más, el impacto adicional, según la ATA, podría ascender a otros USD 3.600 millones.

Aun así, el tráfico aéreo también sufrió durante el período de la crisis de Irak. Además, muchos grandes operadores, tras perder cuota de mercado frente a los LCC en 2002, modificaron su estrategia a principios de 2003, aumentando capacidad y permitiendo una bajada de precios en un esfuerzo por frenar su pérdida de cuota. Esto ha supuesto una concesión significativa en términos de beneficios y, dada la importancia de la conmoción ocasionada por el SRAS, probablemente termine conllevando otro año de muy malos resultados.

Ciertamente, la conmoción ocasionada por el SRAS ha tenido un efecto negativo mayor al de la Guerra de Irak. Es probable que prácticamente la mitad de las pérdidas de USD 10.000 millones previstas para este año por la IATA sean consecuencia del SRAS, dos

veces más significativas que las pérdidas derivadas de la Guerra. Es probable también que el golpe adicional a la demanda resulte especialmente dañino, especialmente para las líneas aéreas asiáticas. En abril, el tráfico aéreo internacional cayó en un 18,5%, pero entre las líneas asiáticas éste se desplomó en un 44,8%, y entre las estadounidenses descendió en un 23,5%. Esto ha supuesto que las líneas aéreas hayan estado operando últimamente con una capacidad inferior al 50%, a pesar de la otra reciente reducción de la capacidad cercana al 13%. En mayo y junio el tráfico ha seguido cayendo bruscamente, y en la actualidad, una serie de bancos de inversión ha estimado que la demanda de reservas en el segundo trimestre, aun para las líneas europeas, podría disminuir, a ciencia cierta, en una cifra superior al 6% previsto en un principio.

Mientras que la totalidad de las regiones principales se ha visto afectada por la serie de trastornos acontecidos en los tres últimos años, quienes más han sufrido la propagación del SRAS han sido los operadores asiáticos, que en un principio habían soportado mejor los efectos de la recesión mundial y los atentados terroristas que sus homólogos estadounidenses y europeos. Por otro lado, la mayor parte de las líneas aéreas asiáticas siguen teniendo una base financiera relativamente sólida, mientras que los operadores europeos son los que mayores deudas presentan (normalmente con ratios deuda neta/recursos propios de entre el 100% y el 300%), y el sector estadounidense ha experimentado los aumentos más rápidos de su apalancamiento en los últimos tres años. La “tormenta perfecta” de sacudidas sufrida por las líneas aéreas —lo que algunos han denominado como una evolución “no natural” del mercado en un intento de generar un sentimiento de urgencia por lo que respecta a la modificación de las políticas— ha suscitado una serie de debates sobre lo que debe hacerse para garantizar la rentabilidad y la estabilidad de las líneas aéreas en la prestación de sus servicios. Estos debates incluyen aspectos como el del papel de las subvenciones estatales, las garantías de seguros contra riesgos por parte del Gobierno, el comportamiento de los controladores aeroportuarios y del tráfico aéreo, la consolidación del sector y la decisión de la Unión Europea de tomar el mando en las negociaciones para alcanzar acuerdos de “cielos abiertos” con Estados Unidos y terceros países. No obstante, todas estas controversias están desvelándose con la debilidad económica en EE.UU., Europa y Japón y un descenso general en el sector turístico como telón de fondo.

En EE.UU. uno de los principales problemas es la sensación que se tiene de que los controladores aeroportuarios y del tráfico aéreo han evitado compartir la carga de las pérdidas con las líneas aéreas durante los últimos años de crisis en el sector. Giovanni Bisignani, Presidente y Director General de IATA, considera inaceptable que en un año (2002) en el cual todas las líneas aéreas sin excepción han sufrido pérdidas por valor de miles de millones de dólares, algunas partes del sector, como los proveedores de los controladores del tráfico aéreo y los aeropuertos, hayan registrado grandes beneficios. Aunque en EE.UU. los aeropuertos y los controladores del tráfico aéreo siguen estando controlados por el Estado, existe al menos una duda razonable con respecto a que estos —aun con el respaldo del Gobierno— puedan manejar adecuadamente la carga de una seguridad suficiente. Una alternativa posible sería privatizar los aeropuertos —tal y como se ha hecho en el Reino Unido y en otros países europeos— y hacerlos legalmente responsables de cualquier posible fallo en materia de seguridad. Puede que los intereses privados estén mejor equipados para manejar eficazmente el problema de la seguridad, lo cual permitiría a las líneas aéreas —que en la actualidad deben afrontar seguros más elevados— volver a obtener resultados positivos con mayor facilidad en un entorno post-11S de mayor seguridad.

En Europa, el debate regulatorio se ha centrado en racionalizar el mercado único. Esto está a punto de producirse en un sentido muy importante, gracias a la decisión de la UE de tomar el mando de las negociaciones destinadas a alcanzar acuerdos de “cielos abiertos” con países no pertenecientes a la UE. Este paso se percibe como un catalítico

potencial clave para la futura consolidación de un sector aéreo excesivamente grande en el continente. Los 11 acuerdos de “cielos abiertos” existentes en la actualidad entre EE.UU. y Estados miembros individuales de la UE no permiten que ninguna línea aérea europea vuele a EE.UU. desde otros países de la UE. Eso ha creado una barrera informal a la consolidación de las líneas aéreas europeas, ya que los operadores se muestran reacios a adquirir competidores si no queda claro que vayan a poder heredar los derechos de vuelo a EE.UU. del operador objetivo. Un acuerdo exhaustivo entre la UE y EE.UU. (que cubriese alrededor del 40% de todo el tráfico internacional) abriría la posibilidad de que cualquier línea aérea europea volase desde cualquier destino europeo hasta EE.UU. De forma simultánea, este hecho también abriría la puerta a una mayor consolidación y eliminaría la lógica de mantener costosos operadores de bandera nacional en Europa (y con ello gran parte de las presiones y los incentivos para continuar subvencionando las líneas aéreas nacionales). Cerca del 38% de la capacidad total actual de las líneas europeas se proporciona a través de líneas europeas subvencionadas por el Estado.

Rod Eddington, Presidente de la Asociación de Líneas Aéreas Europeas (AEA) y Director General de British Airways, afirma que el sector de la aviación está sobreprotegido y sobrerregulado, y que esto representa una decisión histórica que allana el camino para conseguir un sector europeo de transporte aéreo verdaderamente liberalizado y crear un área de aviación común que cubra Europa y EE.UU. Considera que esto es bueno para las líneas aéreas, puesto que se creará una situación de igualdad de condiciones que permitirá una competencia justa y equitativa y contribuirá a hacer frente a distintas políticas en materia de competencia, seguridad, seguros y ayudas estatales. Será bueno para los consumidores, puesto que impulsará la competencia y nuevos e innovadores servicios aéreos, y será bueno para Europa, porque la UE podrá negociar en igualdad de condiciones con EE.UU. Esto también podría allanar el camino a un acuerdo marco que lleve a *joint ventures*, adquisiciones y fusiones transfronterizas.

**Conclusión:** Obviamente, un fuerte repunte de la economía, la disipación de la epidemia de SRAS y la reducción de las tensiones geopolíticas aliviarían gran parte de las tensiones que el sector de las líneas aéreas se ha visto obligado a soportar durante los tres últimos años. No obstante, ninguno de estos casos puede darse por sentado, al menos no a corto plazo.

En Europa, la consolidación del sector debería proporcionar mayor estabilidad frente a las continuas fluctuaciones cíclicas de la demanda, reduciendo al mismo tiempo la antigua costumbre europea de subvencionar a los operadores nacionales. La reciente decisión (una “fecha histórica”, según las propias palabras de Loyola de Palacio, Comisaria europea encargada de Transportes) ha abierto al menos una puerta a la posibilidad de trasladar, de los Estados miembros a la Comisión Europea, la autoridad en materia de negociaciones internacionales sobre aviación. La Comisión debería asegurarse de que el nuevo peso del continente europeo en tales negociaciones futuras con EE.UU. garantice las condiciones óptimas de competencia para los operadores europeos en el mercado estadounidense. Además, los operadores europeos que puedan estar bien situados en el futuro escenario de consolidación (Iberia podría ser uno de ellos) deberían prestar más atención a la mejora de su posición financiera a fin de poder competir con éxito con los operadores estadounidenses en cualquier nuevo espacio de aviación europeo-estadounidense.

Por otro lado, la necesidad de aumentar la seguridad y pagar mayores precios por los seguros surgida en los últimos años, supone un cambio estructural que quizá dure indefinidamente. Esto puede requerir un acuerdo más racional de repartición de la carga entre todos los diversos actores que intervienen en el sector del transporte aéreo.

*Paul Isbell es Investigador principal del Área de Economía Internacional y Comercio en el Real Instituto Elcano.*

**Palabras clave: líneas aéreas, 11 de septiembre, Guerra de Irak, SRAS, acuerdos de “cielos abiertos”**