

Los cuatro riesgos que amenazan a las aerolíneas europeas en 2016

Las aerolíneas europeas volaban hacia unos resultados récord hasta que la escalada del terrorismo, la incertidumbre política y económica se cruzaron en su camino.

La caída del barril de crudo y, por extensión, el descenso de los gastos operativos de casi un 35%, ha permitido a las compañías aéreas aumentar la oferta de asientos, abrir nuevas rutas y rebajar el precio de los billetes sin lastrar la rentabilidad. Una situación que ha llevado a la mayoría de las compañías a registrar crecimientos en sus beneficios en 2015 y en los primeros meses de 2016.

Incluso Air France, que está inmersa en una fuerte reestructuración y está reforzando su línea de bajo coste, logró dejar atrás los números rojos tras siete años: ganó 118 millones de euros en 2015 a pesar del impacto negativo de los atentados de París.

Pero, el 2016, que se veía con un gran optimismo por parte de las compañías, afronta una serie de retos e incertidumbres que preocupan en el sector y que van a dejar su huella en los ingresos y la rentabilidad, lo que obliga a reforzar las políticas de ahorro y reducción de deuda. Esta situación ha llevado a compañías como IAG a reconocer que no va a mantener el ritmo de crecimiento de su beneficio operativo, tal y como tenía previsto, o como easyJet, que ha asumido públicamente que afronta "turbulencias en su negocio". A continuación se detallan las cinco amenazas que sobrevuelan las aerolíneas:

1. Terrorismo: Tres ataques terroristas han sacudido Oriente Medio y Próximo en apenas seis días. El ataque con coche bomba que dejó unos 80 muertos y 135 heridos el domingo en Irak (Bagdad) se sumó a los atentados perpetrados por el ISIS en Bangladés y en el aeropuerto de Turquía la semana pasada. bomba que Turquía y Bangladés en los últimos cinco días volviendo a sembrar el caos en Oriente Próximo y Europa. La escalada de terrorismo que se vive en Oriente y en el Viejo Continente afecta directamente a la operativa de las aerolíneas y eleva la incertidumbre en su entorno.

Por un lado, las compañías se han visto obligadas a reestructurar su oferta y compañías como Iberia han decidido cancelar sus vuelos a Turquía y no reabrir la ruta a Egipto por la baja demanda. La caída de estos mercados, que eran la competencia natural de España como destino turístico, han convertido a nuestro país en el centro de todas las miradas de las compañías aéreas del mundo, que han colocado gran parte de su oferta en la Península Ibérica.

Este fenómeno, liderado por las compañías de bajo coste como Ryanair, se ha traducido en un aumento de la capacidad en España que estaba fuera de todos los presupuestos de las aerolíneas. Así, en un entorno de bajos precios por el petróleo barato, el incremento de la oferta obliga a las compañías europeas a ajustar más las tarifas para llenar los aviones, tal y como explican desde Iberia, Air Europa o Ryanair, que ha anunciado varias rebajas de los billetes. Esta situación se traduce en una caída del ingreso medio por pasajeros y en la rentabilidad que terminará notándose en las cuentas. Por su parte, los atentados en París y Bruselas se han traducido en un descenso de la llegada de turistas norteamericanos a Europa.

El Gobierno de los EEUU lanzó una recomendación de no viajar al Viejo Continente que se ha extendido a todo el verano. "Se está notando una caída de la demanda en EEUU y, además, los norteamericanos o los asiáticos no distinguen países dentro de Europa por lo que el descenso de llegadas se nota en todos los países", aseguran fuentes cercanas a IAG. Por su parte, en las rutas de corto y medio radio, Luis Gallego, presidente de Iberia, aseguró que la demanda se había recuperado en dos meses pero "a costa de bajar los precios", lo que crea tensión en los ingresos.

2. Brexit: La decisión de Reino Unido de salir de la Unión Europea (UE) ha caído como una bomba en los mercados. El inesperado cisne negro, a pesar de las encuestas, ha llevado a las compañías aéreas y a los gestores aeroportuarios con presencia en la isla a registrar fuertes caídas en bolsa y a revisar a la baja sus previsiones. La dueña de British Airways e Iberia, IAG, fue la primera en anunciar públicamente una rebaja en su previsión de crecimiento para 2016 aunque descartó un "impacto en el largo plazo". "En el corto plazo estamos viendo un periodo de incertidumbre y los mercados reaccionan con miedo e inestabilidad. Está claro que la gente no va a dejar de volar a Reino Unido ni de Reino Unido a otros destinos", aseguró Luis Gallego.

"Una libra más débil tiene sus ventajas y sus inconvenientes. A lo mejor hay muchos turistas europeos que ahora quieren viajar a Reino Unido por la libra más débil". Esta situación podría compensar la esperada caída de los turistas ingleses al ver su poder adquisitivo mermado. Por su parte, los analistas han apuntado a la caída del tráfico de negocios de British Airways como el principal impacto. Según Citi, éste comenzará a resentirse a partir del cuarto trimestre y, en un año, se reducirá un 10%. El resultado será una rebaja del 13% de los ingresos por pasajero. easyJet ha apuntado que el Brexit provocará turbulencias en su negocio y que impactará en sus ingresos mientras Ryanair ha descartado abrir más rutas a Reino Unido en los próximos meses.

3. Debilidad en América Latina: La desaceleración económica de América Latina afecta a las aerolíneas europeas por varios frentes. La crisis de Brasil (el PIB se contrajo casi un 4% en 2015 y en 2016 continúan los descensos) y la más que complicada situación que atraviesa Venezuela se ha traducido en un exceso de capacidad comercial en Europa por un lado y, por el otro, en una caída de la demanda en las rutas de largo radio a América Latina desde el Viejo Continente.

Y es que la desaceleración económica de Brasil y de otros países de la región por el descenso del crudo, las materias primas y la depreciación de las divisas ha llevado a muchos operados latinoamericanos a traer capacidad a Europa y dentro de Europa, un sitio fácil donde poner capacidad es España, lo que incremento aún más la oferta desde América Latina a la península que no estaba prevista.

"El aumento de la capacidad en España al final se está notando en los ingresos a pesar de que vemos que hay un fuerte incremento de pasajeros. Pero cuando veamos el ingreso medio que se está pagando y los revenues por asiento, los ingresos totales, veremos una debilidad en el entorno que hará que algunos operadores tomen decisiones racionales y corten cierta capacidad", explicó Gallego en un encuentro con periodistas. La debilidad en América Latina también ha llevado a las compañías europeas a recortar su oferta. Por ejemplo, Iberia ha reducido sus frecuencias a Sao Paulo y recortará los vuelos a Río de Janeiro tras los Juegos Olímpicos.

En cuando a Venezuela, Lufthansa ha cerrado su ruta al país bolivariano, un camino que ha seguido Aeroméxico. En este punto, Iberia ha reducido sus rutas y opera con el calibre más pequeño pero, en línea con Air Europa, no quiere dejar de volar a Caracas, aunque no lo descarta. Lantam también ha suspendido sus vuelos a Venezuela y eso implica una capacidad extra que debe colocar en otros mercados, como Europa.

4. Inestabilidad social y jurídica: La incertidumbre económica, que ha hecho resurgir con fuerza los planes de ajuste, alimenta el descontento social en países como Francia, donde los pilotos y controladores aéreos encadenan huelgas. En España ha habido amenaza de paros en los aeropuertos que finalmente se han desconvocado aunque se han registrado problemas operativos en El Prat. Así, el cierre parcial del espacio aéreo francés (los sindicatos suman 13 semanas de paros) ha afectado de lleno a la actividad de compañías como Iberia, Air France o Ryanair, que se han visto obligadas a cancelar cientos de vuelos y a registrar retrasos en sus rutas, lo que afecta directamente a su generación de ingresos.

Y es que, la legislación europea obliga a las líneas aéreas a indemnizar a los pasajeros por los retrasos, las pérdida de conexiones y la cancelación de vuelos. A su vez, la huelga de los controladores obliga a tomar rutas más largas lo que implica elevar el gasto de combustible. Un cisne negro que sobrevuela el futuro del sector aeronáutico en España es el posible cierre de una pista en la T4 de Barajas ya que limitará en crecimiento del aeropuerto como hub.

Fuente: <http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/7680872/07/16/Los-cuatro-riesgos-que-amenazan-a-las-aerolineas-europeas-en-2016-.html>