

# Altos costos presionan las tarifas de los tiquetes aéreos en todo el mundo

Disparada de combustibles, inflación y devaluación, para el caso de países de A. Latina, tienen a los viajeros pagando más caro y a las aerolíneas afinando las cuentas sobre su rentabilidad.

ÓMAR G. AHUMADA ROJAS - SUBEDITOR DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS | @omarahu

Que un tiquete de avión para Madrid (España) haya pasado en el último año de un rango entre 2 y 3 millones de pesos a niveles que hoy oscilan entre los 4 y los 6 millones de pesos, superando en algunos casos los 8 millones para una silla de clase ejecutiva, es una muestra clara del fuerte impacto que vienen experimentando en el último año las aerolíneas en su estructura de costos.

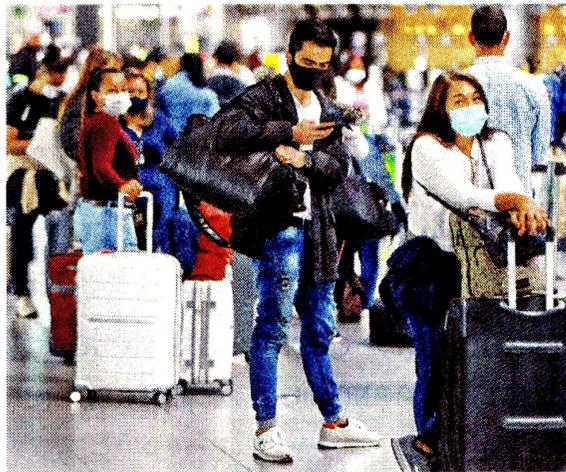
Una compleja y delicada situación originada en la disparada de los precios del combustible, en una inflación al alza que se ha venido apoderando de la gran mayoría de las economías y, en el caso de países como los de América Latina, unida a una fuerte devaluación de sus monedas como consecuencia del fortalecimiento del dólar ante los riesgos de una recesión en Estados Unidos y el mundo, y también al impacto de la guerra en Ucrania.

En Colombia, el más reciente informe del Índice de Precios del Productor (IPP), que publicó el jueves el Dane, mostró que solo entre enero y julio los precios del combustible para aviones tuvieron una disparada del 85,48 por ciento, incremento que en el último año se ubicó en el 104,61 por ciento.

Y con un dólar que alcanzó a superar los 4.600 pesos, pero que ha venido bajando, el director Ejecutivo de Latam Airlines, Santiago Álvarez, explica que la mezcla de todos estos factores le ha generado, a la industria en general, un 30 por ciento de incremento en sus costos de operación, el cual se puede trasladar en mayor medida a las tarifas internacionales, pero en menor proporción a los precios de los tiquetes en el mercado local.

Y es que los datos de inflación que reveló el viernes el Dane, también con corte en julio, mostraron que este año en los primeros siete meses, el costo del transporte de pasajeros y equipaje en avión, incluyendo los pagos por exceso de equipaje, han subido 15,39 por ciento, y un 23,16 por ciento en el último año.

Juan Camilo Guerrero, jefe de operaciones técnicas



Según el Dane, en los últimos 12 meses el precio de los tiquetes subió más de dos veces la inflación. FOTO: EFE

cas y de datos de la Asociación Latinoamericana y del Caribe del Transporte Aéreo (Alta) explica que solamente el combustible representa cercad del 30 por ciento de los costos de operación de una aerolínea, mientras que, en promedio, un 60 por ciento de los

costos están dolarizados, lo cual explica el enorme impacto para la operación en economías con mayores devaluaciones.

Hace aproximadamente un mes el director de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (Iata), Willie Walsh, declaró que

“sin duda alguna” los precios subirán, debido al repunte del petróleo, en momentos en que las economías se recuperan de la pandemia y por la guerra en Ucrania.

Sin embargo, Santiago Álvarez, de Latam, llama la atención porque en un mercado local tan competido como el de Colombia, en el que existe hoy una sobreoferta de sillas cercana al 30 por ciento, y que se ha recuperado más que en otros países, estos costos de operación no se le pueden trasladar totalmente al consumidor, y con tanta competencia se terminan afectando los márgenes de las compañías.

“De Bogotá a Medellín los precios no son significativamente más altos que en el 2019 porque el mercado local está sobreofertado”, asegura Álvarez Matamoros.

Si bien el termómetro del

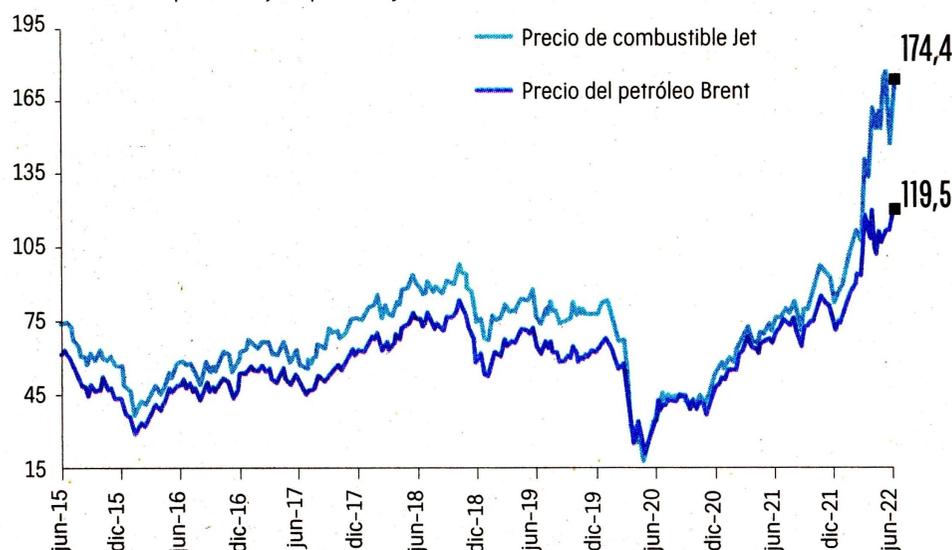
## Preven más integraciones de aerolíneas

En busca de eficiencia y economías de escala, los directivos y expertos del sector prevén que se mantenga una tendencia hacia la consolidación de aerolíneas en todo el mundo, como pasó con Jet Blue en Estados Unidos, en donde acordó comprar a su entonces rival Spirit por 3.800 millones de dólares, mientras que en Colombia Avianca y Viva anunciaron una movida similar, pero que todavía no ha sido presentada a aprobación de las autori-

dades. “Veo una demanda recuperada pero un mercado sobreofertado, con una presión muy alta de precios y una industria que está buscando trasladarlos al consumidor, pero que no necesariamente es capaz de hacerlo porque se puede deprimir la demanda, y la consolidación es un camino para buscar economías de escala y atajar alzas de costos”, dice Santiago Álvarez, director Ejecutivo de Latam Airlines Colombia.

## LAS ALZAS EN EL COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN EN LOS TIQUETES AÉREOS

Cifras en dólares por barril y en porcentajes



Fuente: Iata con datos de S&P Global y Refinitiv Eikon.

ritmo de la demanda y las reservas lo tienen las aerolíneas, Andrés Uribe, director de Iata en Colombia, señala que un tema muy sensible es el precio del dólar, ya que pagar tiquetes internacionales de 800 dólares con una divisa a 4.300 pesos, obviamente sale mucho más caro que con una divisa más barata.

## ¿Qué esperar?

Si bien por ahora en el mercado colombiano no se ve que el reajuste de precios esté afectando las decisiones de compra de los viajeros (aunque en vuelos internacionales muchos están esperando a ver qué pasa), hay otras variables a tener en cuenta.

De acuerdo con Guerrero, de Alta, a los altos precios del petróleo, la inflación y los costos operativos en diferentes partes del mundo, como los derechos de uso de pista, entre otros, se suma una variable que en el país generará un impacto al alza: será la terminación de la tarifa diferencial del IVA para el transporte aéreo, que por la pandemia bajó al 5 por ciento, pero que desde el 2023 volvería a ubicarse en el 19 por ciento si dicha excepción no se mantiene en la nueva reforma tributaria del gobierno de Gustavo Petro.

De acuerdo con Santiago Álvarez, al final la industria va a tener que seguir trasladando una parte del precio al consumidor y, en la medida en que la demanda se le aplane por esta situación, va a tener que hacer algunos recortes de oferta para atacar el problema también por el lado del ahorro de costos.

“Va a ser una combinación entre trasladar el mayor costo hacia el consumidor y racionalizar la oferta”, explica al señalar que este escenario es en un horizonte de mediano plazo, ya que los administradores de las compañías tienen que velar por la rentabilidad, toda vez que se estima que muchas aerolíneas cierren el 2022 con pérdidas originadas en esta situación.

## Gasolina Jet, fuera de la senda

Según un análisis de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (Iata), de estar desde el 2015 ligeramente por encima del precio del crudo, pero manteniendo una evolución paralela a las variaciones del petróleo, el precio del combustible de avión, conocido como Jet, se ha venido distanciando.

En el 2020, cuando la pandemia frenó en seco a la aviación mundial, los precios de este derivado se equipararon a los del crudo, pero hacia junio de este año la brecha se amplió. Así, cuando el barril de crudo se cotizó en 119,5 dólares, el de Jet tocó los 174,4 dólares, distancia que para la Iata es un factor que deteriora el panorama de recuperación.

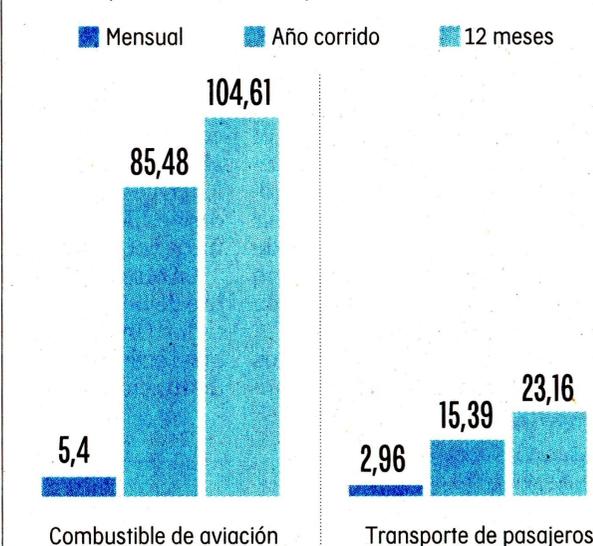
Pero además, según Andrés Uribe, director de la Iata en Colombia, cuando Ecopetrol ve déficit de este combustible porque sus refinерías priorizan la gasolina o el diésel, sale de un momento a otro a comprar en Europa combustible Jet A1, cuyos costos finales se incrementan por el valor de los fletes para traerlos al país.

Por ello, desde hace cerca de tres años, el sector aéreo ha venido insistiendo al Gobierno que se permita traer combustible Jet A, cuya oferta es mayor en el golfo de México, y es más fácil de traer al país.

“Se decidió que en Colombia solo se comercializa combustible Jet A1, que frente al Jet A la única diferencia que tiene es el punto de congelación. El Jet A1 es derivado del diésel, mientras el Jet A es más relacionado con la gasolina. El Jet A1 se necesita para vuelos transpolares o en condiciones meteorológicas que aquí no tenemos nunca ni en los vuelos transatlánticos”, dice Uribe.

## PRECIOS DEL COMBUSTIBLE Y DE LOS PASAJES DE AVIÓN

Variación porcentual. Datos de julio del 2022



Fuente: Dane