

Martes Abril 14 2009/9:46:13 a.m. GMT(-4)

PODER_{HOME}**360°**

revista. eventos.
poder tv. newsletter.
blogs.

abril de 2009

LAN. Con el cinturón ajustado

La aerolínea chilena aún no ha sido alcanzada por la caída en el tráfico de pasajeros. Cuando eso ocurra, deberá recordar todas las lecciones aprendidas en las crisis anteriores.

- Las 500 Empresas más Poderosas de América Latina



Ilustraciones: José Quintela y Andrés Silva

Qué tan fuertes serán las turbulencias provocadas por la crisis internacional es la pregunta que sobrevuela a las compañías aéreas de todo el mundo. No es para menos: en diciembre pasado el tráfico mundial de pasajeros cayó un 4,6% y el de cargas se desplomó un 22,6%, según la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés). No obstante, Lan (8) tiene la fortaleza suficiente como para atravesar esas densas nubes.

La compañía regional con sede en Chile todavía no fue alcanzada por la caída a nivel de pasajeros. Mejor aún, sorprendió con un crecimiento del tráfico de 10,8% en enero pasado con relación al mismo mes de 2007. Donde la crisis sí ya hizo impacto es en el segmento de cargas, que representa casi el 40% de los ingresos de la compañía. En enero pasado Lan Cargo y sus compañías asociadas registraron una disminución del tráfico de carga del 15,6%.

Pero eso no significa que la compañía comandada por Enrique Cueto vaya absorber íntegramente esa caída. “Lan va a sufrir por la reducción en el segmento de cargas, pero los efectos no serán importantes”, dice Oscar García, titular de Interflight Consulting, en Miami. “La razón es que los aviones de Lan siempre tienen menos capacidad de la necesaria, y subcontratan capacidad extra cuando hace falta. Por eso, ahora los recortes afectarán a sus socios, y no tanto a Lan”. Ese tipo de estrategias son lecciones aprendidas en crisis anteriores. De hecho, en 2001, en medio del cimbronazo provocado por el ataque a las Torres Gemelas, Lan fue una excepción a la regla en la industria aerocomercial y registró utilidades.

Además de conocer al pie de la letra el manual anti-crisis, otra de las fortalezas de Lan es que no posee deuda de corto plazo y la de largo plazo corresponde exclusivamente a créditos para el financiamiento de aviones que tienen perfiles de pago de 12 a 18 años, y a tasas de interés muy competitivas. De hecho, LAN es una de las pocas aerolíneas en el mundo clasificadas como Investment Grade (BBB).

El año pasado, la empresa reportó una utilidad neta de US\$ 335,7

millones, un 8,9% de aumento comparado con el año 2007. “Lan deberá bajar los precios por la crisis, pero esos menores ingresos se verán compensados por el menor precio del petróleo”, dice Cristina Acle, analista de Corp Research, en Santiago. “Lan está muy bien administrada y podrá manejar su estructura de costos para continuar con los resultados positivos”. ¿Un ejemplo? La empresa tiene cerca de la mitad de los aviones arrendados, y ya está devolviendo aquellos de plazos más cortos en el negocio de cargas.

A esas fortalezas se suma la diversificación de los ingresos de la compañía. Con el mercado chileno ya consolidado, los principales motores de crecimiento apuntan a ser los mercados domésticos de Perú y Argentina. “Aunque le va a costar más por la competencia desleal que sufrirá de Aerolíneas Argentina –reestatizada a fines del año pasado-, Lan seguirá ganando mercado”, dice Luis Rizzi, ex gerente general de Aerolíneas Argentinas y actual consultor miembro de la internacional Red de Investigación del Transporte Aéreo, en Buenos Aires. “Con la actual política tarifaria, Lan continuará registrando pérdidas en Argentina, pero su operación allí es estratégica para capturar tráfico internacional”.

Además de su apuesta en el difícil mercado argentino, en marzo pasado la compañía comenzó a operar vuelos domésticos de pasajeros en Ecuador y operaciones de carga en Colombia. Su asignatura pendiente sigue siendo Brasil. Allí, los problemas por los que atraviesan las líderes del mercado Gol y TAM podrían abrirles las puertas a ese mercado antes de lo esperado. Sería el último gran paso para consolidarse como la gran compañía aérea de Sudamérica.