

Patricio Sepúlveda, vicepresidente regional de IATA, América Latina y El Caribe:

"LAN ES UN CASO DE ESTUDIO (...) POR SU CRECIMIENTO, RESULTADOS Y MODELO DE GESTIÓN"

El directivo da su visión acerca del momento que vive la industria regional, y cómo ello pudo influir en el interés que generó la aerolínea en el marco de la venta de sus acciones.

Claudia Ramírez Friderichsen

LAN genera un inusitado atractivo para los inversionistas. Esa es la conclusión a la que llega el vicepresidente regional, América Latina y el Caribe de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA por sus siglas en inglés), entidad que agrupa a 230 aerolíneas que representan el 93% del tráfico mundial.

Si bien el directivo advierte que por definición en el tema de propiedad de las compañías IATA -que agrupa a firmas 100% estatales, 100% privadas y mixtas- no se pronuncia, accede a explicar cuáles son los factores en la industria que marcaron la reciente venta del 26,3% de LAN que poseía Sebastián Piñera.

-¿Cómo influyeron las proyecciones que hay sobre LAN en el interés que generó la venta?

"LAN hoy es un caso de estudio académico y también a nivel de foros especializados de aviación por su crecimiento, resultados económicos y modelo de gestión. Los grandes mercados, en general, permiten la generación de grandes empresas aéreas y con tráfico masivos, que a su vez son tránsito o centros de distribución (hub) a otros países. (En cambio) Chile es un país terminal, donde se ha construido un hub . El modelo de LAN es muy inteligente, porque este hub ha instalado operaciones en Argentina y Perú, por ejemplo".

-¿Hay otras razones que expliquen el interés de inversionistas como Temasek, el fondo que controla Singapore Airlines?

"El año pasado fue el décimo en el que los resultados de las compañías aéreas a nivel mundial han sido muy malos. En este resultado malo (las pérdidas fueron cerca de US\$ 2 mil millones menores a las proyectadas) si se mira a nivel de regiones, Latinoamérica es la única que aparece con números azules. Por otro lado, hay elementos tan importantes como los indicadores de seguridad operacional: el año pasado no hubo accidentes de aviones jets en la región".

"Tiene que haber influido este escenario positivo, interesante y que abre proyecciones optimistas. La región está viviendo un momento que esperamos que no sea un 'veranito de San Juan', sino que sea prolongado y sostenido de crecimiento y desarrollo".

División Difusión y Comunicaciones

-¿Los inversionistas que entraron a LAN están apostando por el crecimiento de la región?

"Hay regiones, como Medio Oriente, que tienen tasas de crecimiento mayores que Latinoamérica. Lo que ocurre aquí es que la rentabilidad de la región, donde el peso lo tienen cinco a seis grandes empresas como LAN, Copa, Taca, TAM y Gol, hace que el resultado como un todo sea bastante bueno. Hay un mejoramiento de la infraestructura donde opera la aviación en Latinoamérica y en las condiciones que se imponen a las compañías como entorno de negocio, es decir, que no haya tantos cargos e impuestos ni tantas regulaciones que las exprimen, que les sacan dinero. Las autoridades también se han incorporado a este proceso".

-¿Cuáles son las amenazas que podrían hacer de la bonanza un "veranito de San Juan"?

"Tradicionalmente, los grandes problemas de la aviación surgen por expansiones muy ambiciosas, donde se trata de copar mercados en forma muy rápida y además en condiciones de precios y tarifas que no responden a la estructura de costos de la compañía. En ese sentido, es importante tener en cuenta que hoy la tendencia mundial es a una desregulación de los mercados y donde el gran favorecido es el pasajero. No todas las autoridades de la región están por una apertura rápida de sus mercados. Si se mira México, ha habido una apertura parcial, se ha abierto un mercado doméstico que ha crecido en líneas áreas, pero no en el internacional".

Terremoto**-¿Cómo vio a la industria frente al terremoto?**

"El sistema aeronáutico chileno estuvo bastante bien sostenido en una infraestructura que en la parte estructural estuvo bien, lo que falló son partes ornamentales. En materia de aviación, las operaciones están normalizadas en 100%. En materia de demanda es cuestión de unas pocas semanas".

-¿En qué plazo se normalizará la demanda?

"El tráfico de negocios va a recuperarse más rápidamente (que Haití), porque Chile es un país que está conectado y hay mucha actividad que requiere comercio internacional y exportaciones. En cuanto al turista, éste es más aprensivo. Si se hiciera una estimación, la normalidad en la demanda por negocios es cosa de dos a tres meses; en materia de turismo internacional puede tomar el doble, pero vamos a estar volviendo antes de fin de año a plena normalidad".

"Tiene que haber influido (en el interés por LAN) este escenario positivo, interesante y que abre proyecciones optimistas. La región está viviendo un momento que esperamos que no sea un 'veranito de San Juan'".