

Una guerra sin cuartel en el mercado aéreo

Cisma. Como ha ocurrido en el último quinquenio, es posible que para el 2023 cambie el top 5 de aerolíneas en el Perú. ¿Cuál ganará y cuál caerá?

CARLOSHURTADO DEMENDOZA

A pesar de que requiere más de un ajuste para impulsarla, la reactivación del mercado aerocomercial peruano avanza este 2021, luego de 17 meses críticos para la industria debido a la pandemia del coronavirus. Las esperanzas del sector están puestas, sobre todo, en el ámbito doméstico (el de los vuelos nacionales), donde se ha alcanzado una recuperación del 35% respecto al 2019 (el último año de normalidad que tuvimos), según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés).

En esa línea, lo que veremos de cara al 2023, año en que IATA estima una recuperación plena a nivel local, será un constante reacomodo del ranking de las aerolíneas que más pasajeros transportan dentro de nuestras fronteras. Así lo cree Miguel Mena, quien es experto en el rubro y socio del estudio CMS Grau. “Ya hemos visto algo de ese reacomodo desde el 2020, con la salida de Avianca y el fortalecimiento de Sky, pero seguiremos notando reubicaciones, a medida que pasen los meses”, explica el ejecutivo.

Para comprender su proyección hace falta un poco de contexto, es necesario repasar lo que ha ocurrido en el último quinquenio. Y lo cierto es que, si bien la crisis del COVID-19 ha provocado una serie de cambios en la industria, en el Perú ya el mercado venía movido desde antes, con una competencia que se avivaba frecuentemente.

Porejemplo, la foto del top 5 de las aerolíneas con mayor tráfico doméstico en el 2017 tiene jugadores que hoy ya no están, si uno toma como referencia el reporte histórico de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). En detalle, aunque Latam sigue siendo la primera hoy, hace cinco años la segunda en importancia era la desaparecida Peruvian (que nos dejó en el 2019), y la tercera, Avianca, que se fue del Perú el año pasado. Cuarta era LC Perú, también extinta (en el 2018),

Según IATA Recuperación local para el 2023

Avance lento
Para que el mercado doméstico alcance sus niveles prepandemia (2019), IATA pronostica que tendremos que esperar hasta finales del 2023, por lo menos.

Liberar aeropuertos
El gremio sugiere que, para agilizar esa recuperación, una buena medida sería buscar mayores eficiencias en los aeropuertos, como reducir la frecuencia entre los vuelos.

64,6%
De 'market share' tiene Latam en el Perú este 2021, según la DGAC

En el 2019, antes de la pandemia, su participación de mercado era de 62%. Creció más de dos puntos porcentuales.

2025
Sería el año de recuperación en cuanto a vuelos internacionales

Esto según el cálculo de IATA. De acuerdo a la DGAC, este mercado viene cayendo 47% este año respecto del 2020.

y quinta, Star Perú, que a la fecha se mantiene volando (en la misma posición).

En resumen, del top 5 del 2017, ahora sólo quedan en la 'batalla' dos líneas aéreas. ¿Por qué no pensar que, de aquí al 2023, y con la peor crisis de la historia aerocomercial de por medio, nuevos cambios se avecinan?

'LOW COST' Y 'ULTRA LOW COST'

Para hacer algo de prospectiva, primero es preciso analizar el desempeño durante la crisis de las aerolíneas que hoy vuelan en el país. En ese escenario, toca decir que Latam ha sabido lidiar muy bien con la turbulencia, de acuerdo con el gerente general de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), Carlos Gutiérrez. No sólo se suscribió a la Ley de Quiebras de Estados Unidos para salvaguardar sus finanzas, sino que actualmente tiene más participación de mercado que antes de la pandemia: 64,6% este año versus 62% en el 2019.

“A Latam le ha funcionado muy bien ampliar su escala tarifaria con precios 'low cost', pero también aprovechó la salida de Avianca y la retracción de, precisamente, la 'low cost' Viva”, anota a Día1 Gutiérrez.

En efecto, como ya confirmó a nuestro suplemento Félix Antelo, CEO de Viva para el Perú y Colombia, la firma está soltando el acelerador en nuestro país para aprovechar mejor su avance en Colombia, lo cual deja un espacio valioso para crecer aquí, el cual, a su turno, ha sabido captar con rapidez la 'low cost' Sky, que se hizo del segundo lugar desde el año pasado, consolidando su posición este 2021. Hoy, Sky (con 17,7% de 'market share') más que duplica la presencia de Viva (que tiene el 8,5%).

Todo lo dicho augura no pocos cismas en el ranking doméstico peruano, y esto sin contar dos situaciones que podrían influir –todavía más– en ese top 5. Primero, la posible fusión, a nivel Sudamérica, de Sky y Avianca, de lo que se habla cada vez con más fuerza en la industria. Según el diario colombiano La República, el matrimonio se anunciaría en los próximos días. Y lo segundo, el ingreso al Perú de la 'ultra low cost' JetSmart, que estaría finiquitando su entrada usando como 'hub' a Arequipa. Siendo así, 'guerra comercial' va a haber.

El mercado aerocomercial peruano en la última década

Pasajeros en vuelos internacionales y nacionales (2012-2021)

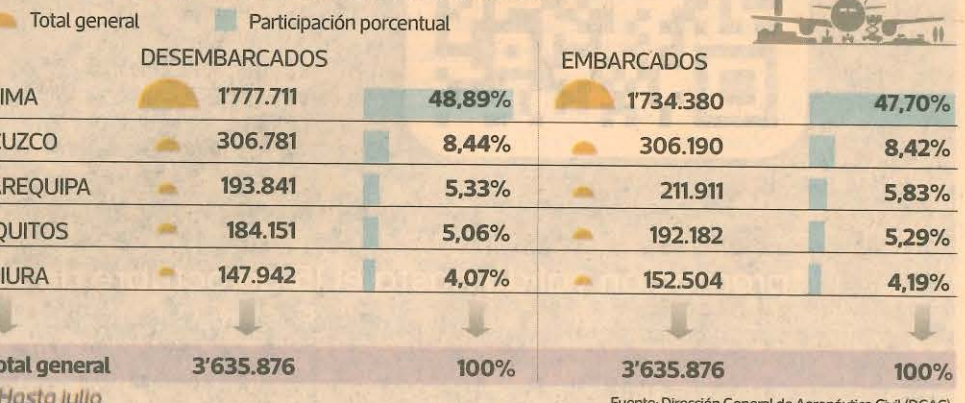


Evolución del tráfico de pasajeros según las aerolíneas (2017 - 2021*)

	2017	2018	Años 2019	2020	2021
INTERNACIONAL					
LATAM AIRLINES PERÚ	3'170.549	3'518.037	3'584.727	964.651	525.363
AVIANCA PERU	1'690.784	1'934.244	1'831.611	266.132	-
**LATAM AIRLINES GROUPS	950.080	1'024.713	1'137.422	236.572	-
COPA AIRLINES	505.852	551.760	580.045	151.811	155.118
AMERICAN AIRLINES INC.	366.420	374.576	379.805	105.660	228.783
SKY AIRLINE	226.718	251.775	307.439	91.681	-
TOTAL GENERAL	10'954.522	11'861.434	12'371.102	2'965.392	1'360.434
NACIONAL					
LATAM AIRLINES PERÚ	6'746.867	7'393.426	8'604.304	3'075.744	2'348.797
SKY AIRLINE PERÚ	-	-	1'145.151	793.949	643.534
VIVA AIRLINES PERÚ	305.948	797.837	1'612.911	507.457	309.492
STAR PERÚ	375.381	320.992	423.659	290.477	204.438
AVIANCA PERU	1'301.109	1'246.988	573.396	58.584	-
ATSA	72.490	89.862	128.520	51.188	59.901
TOTAL GENERAL	11'708.298	12'710.665	13'828.188	4'876.552	3'635.876

*Hasta julio **Holding a nivel Latinoamérica

Tráfico de pasajeros por aeropuertos a nivel nacional 2021*



Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).