

Diario de Querétaro

El muro de la deuda amenaza a las aerolíneas

Luego de que las compañías recurrieron a préstamos masivos para evitar hundirse por la pandemia del Covid-19

Mathieu Rabechault | AFP

Con los aviones en tierra, las compañías aéreas recurrieron a ayudas y préstamos masivos de los Estados para evitar hundirse. Pero como la recuperación del tráfico aéreo se anuncia lenta, podrían caer bajo el peso de la deuda.

En abril, en el pico de la epidemia de coronavirus, el tráfico mundial "tocó fondo", con una caída del 94% con relación al año pasado, según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), que prevé un descenso de más de la mitad en los ingresos este año.

Las compañías pidieron ayuda al Estado.

De un total de 123.000 millones de dólares en ayuda estatal, tendrán que reembolsar 67.000 millones de dólares y el monto total de la deuda del sector ascenderá a "casi 550.000 millones de dólares, o sea un aumento masivo del 28%", según IATA.

Air France obtuvo 7.000 millones de euros (7.900 millones de dólares) en préstamos, Lufthansa 9.000 millones de euros (10.170 millones de dólares) de los cuales 3.000 en préstamos, las compañías estadounidenses 50.000 millones de dólares en ayuda, de ellos 25.000 millones en préstamos.

Algunas ya se han hundido, como las dos aerolíneas más grandes de América Latina, LATAM y Avianca, pero también Virgin Australia, South African Airways o Thai Airways. "Allí donde los gobiernos han tardado en reaccionar o lo han hecho con fondos limitados", según el director general de IATA, Alexandre de Juniac.

"Hoy tenemos una crisis de liquidez, que se gestiona principalmente con préstamos estatales, con subvenciones. Pero esta crisis de liquidez se convertirá rápidamente en una crisis de la deuda y probablemente haya empresas que no podrán recuperarse", predice Bertrand Mouly-Aigrot, experto en transporte aéreo del gabinete Archery Strategy Consulting, preguntado por la AFP.

"El próximo desafío será evitar que las compañías aéreas se hundan por el peso de la deuda", abunda De Juniac.

Las agencias de calificación financiera S&P Global Ratings y Moody's han degradado las notas de solidez financiera de muchas compañías, como Lufthansa, IAG, Aeroméxico y la brasileña GOL, incluidas en la categoría de inversión especulativa.

La deuda del grupo IAG (British Airways, Iberia) se duplicará probablemente de aquí a finales de 2020, hasta 15.000 millones de euros (17.000 millones de dólares), mientras que la TAP portuguesa podría incumplir con sus compromisos financieros para julio, prevé S&P.

Al contrario, la aerolínea de bajo coste Ryanair entró en la crisis con alta liquidez y una muy baja deuda, señala la agencia.

"Falta de optimismo"

En Estados Unidos, el presidente de Boeing David Calhoun causó un revuelo a mediados de mayo al estimar "muy probable" el colapso de una gran compañía estadounidense.

El gabinete CFRA Research explica en una nota que "confía mucho" en que Delta y Southwest Airlines sobrevivan a la crisis, pero lo tiene menos claro con United y sobre todo con American Airlines, considerada "de alto riesgo" porque ha entrado en la crisis muy endeudada.

Con una recuperación muy gradual del tráfico, los ingresos serán limitados. Las compañías estadounidenses y las chinas pueden apoyarse en el mercado interno, que será el primero en normalizarse. Pero "el tráfico doméstico no tiene la misma rentabilidad, el mismo potencial de ingresos que el de largo recorrido", señala Bertrand Mouly-Aigrot.

Y las aerolíneas muy dependientes del largo recorrido, como la hongkonesa Cathay Pacific o Singapore Airlines, o las aerolíneas del Golfo, son las que "sufren enormemente y tendrán que esperar más tiempo para la recuperación", añade.

No se espera que el tráfico vuelva a los niveles de 2019 hasta 2023, estima la industria.

Tim Clark, el emblemático presidente de Emirates también tiene una visión sombría del futuro. "No soy optimista en cuanto al hecho de que algunos de los transportistas representados aquí hoy, que ya han sido rescatados de forma significativa, sobrevivan a los próximos meses", afirmó en videoconferencia durante la feria Arabian Travel Market dedicada al turismo.

Con las redes destruidas y un retorno muy gradual de los pasajeros, las aerolíneas tendrán que ser pragmáticas y "cambiar de tamaño para un menor nivel de actividad (...) y no tener más problemas de liquidez en los próximos uno o dos años", explica Bertrand Mouly-Aigrot. "Se ven obligadas a reducir el tamaño para rebajar la base de costes y así disminuyen su capacidad de tener una gran oferta".

Como resultado, cientos de aviones han sido retirados del servicio y decenas de miles de empleados, despedidos.