



Aeroméxico ¿en graves aprietos?

Con la opinión de Héctor Dávila

Es innegable que la pandemia le está pegando muy duro a toda la industria aérea a nivel mundial, pero muy particularmente en nuestro país hay preocupación por cómo le está afectando esta terrible desgracia a Aeroméxico, pues los síntomas que sufre, algunos confirmados como las bajas calificaciones que ha recibido por parte de prestigiosos analistas financieros, o los rumores persistentes, como los que dicen que estaría a punto de comenzar los recortes de personal, empezando por alrededor de 150 pilotos según los chismosos, son reflejo de que las cosas para la aerolínea del Caballero Águila parecen no ir nada bien.

Durante las últimas semanas Aeroméxico, que funciona de facto como la aerolínea bandera nacional, ha estado justo en el ojo del huracán para los entendidos de los negocios bursátiles, en gran medida por la degradación que le hizo Moody's Investors Service, una agencia de calificación de riesgo que realiza investigación financiera internacional, de B2 a Caa1 en su calificación corporativa. La B2 significa que las obligaciones con esta calificación se consideran especulativas y están sujetas a un riesgo crediticio alto, lo que de por sí ya era bastante malo para Aeroméxico, pero estar ahora calificada con Caa1 implica que las obligaciones se consideran especulativas con mala reputación y están sujetas a un riesgo crediticio muy alto. Por si las bajísimas calificaciones que Moody's le puso a Aerovías de México fueran poca cosa, la calificadora además considera que la aerolínea no se recuperará hasta el año 2023, y no son los únicos expertos financieros que ven muy mal a la empresa mexicana, pues poco antes la Agencia Calificadora S&P Global Ratings también ajustó la calificación corporativa del Grupo Aeroméxico de "B+" a "B-", dejándolo en perspectiva negativa, estimando que la línea aérea afrontará una fuerte disminución en el tránsito de pasajeros durante 2020 y 2021, y que sus ingresos caerán más de 50%. Para sumar más turbulencia al vuelo de Aeroméxico, trascendió en varios medios nacionales que podría estar enfrentando adeudos fiscales por alrededor de 6,500 millones de pesos.

No cabe duda que la situación es crítica, y no se ve muy claro que el predominio de Aeroméxico en las largas rutas internacionales pueda ser su salvación cuando se reactive lentamente la demanda de transporte aéreo, pues muchos de los analistas consideran que justamente las rutas de largo alcance serán las que más difícilmente volverán a despegar, mientras que en el mercado doméstico podemos esperar que la competencia será mucho más feroz, aunque las demás aerolíneas nacionales tampoco están precisamente sobre un lecho de rosas.

Naturalmente los rumores ante la gravedad de la crisis no se han hecho esperar y van desde que se están cocinando cientos de despidos dentro de la empresa, hasta que la relación entre algunos de sus directivos y las autoridades ya está muy ríspida, empezando por uno de los principales accionistas de Aeroméxico, Eduardo Tricio Haro, que según se dice no es para nada "santo de la devoción" del Presidente de la República, por lo que se podría pensar que la mayor aerolínea del país sería la última que el Gobierno querría ayudar a sortear la crisis, si es que existiera algún tipo de ayuda gubernamental para la industria aérea.

En Aeroméxico no se han quedado de brazos cruzados ante el peligro y su director general, el Dr. Andrés Conesa, al presentar el reporte correspondiente al primer trimestre de 2020, resaltó que la empresa

tiene la fortaleza financiera necesaria ante la crisis y lanzó un exhorto para cuidar el flujo de efectivo en la caja, mientras que por otro lado, con acciones mucho más tangibles que una optimista arenga motivacional, la empresa colocó a finales de mayo 250 millones de pesos en certificados bursátiles a un plazo de 364 días, aunque podría emitir aún más certificados de deuda, para tratar de obtener recursos adicionales. Además, en Aeroméxico todos buscan soluciones a la crisis con rebosante entusiasmo, como extender por más tiempo la reducción de salarios y prestaciones e incluso prepararon un Informe de Sostenibilidad en el que Conesa, junto con el vicepresidente ejecutivo Sergio Allard y el director de comunicación Christian Pastrana, desarrollan posturas para reforzar la confianza del público en la empresa, resaltando sus 85 años de experiencia (incluida la quiebra de 1988) y los puntos que consideran que los hacen suficientemente fuertes para enfrentar los retos que se avecinan, una muestra de optimismo y entusiasmo que sin duda es algo meritorio.

El muy esperado "regreso a la normalidad" y el aumento de operaciones, aunque tímido después de que se llegó a tristísimos niveles de operación de menos del 15%, está lanzando destellos esperanzadores a toda la industria aérea, reflejados por el aumento en Wall Street del pasado 5 de junio, que abrió con alzas en el valor de las acciones de 30% para American Airlines, cerca del 17% para United y de casi 11% para Delta, ante el reinicio de los vuelos de estas importantes aerolíneas norteamericanas.

Sin embargo, no podemos dejar de lado el señalar que las empresas estadounidenses, así como las de muchos otros países, han recibido jugosos apoyos financieros de sus gobiernos, mientras que Aeroméxico se tiene que lanzar de nuevo al aire sin ninguna ayuda oficial, compitiendo dentro de un entorno en el que se espera que los próximos meses sean realmente muy difíciles, y no queda más que esperar que las estrategias tomadas sean las correctas y garanticen la supervivencia de esta tan importante aerolínea. Creo finalmente que el gobierno mexicano no se debería dar el lujo de ver en tanto riesgo la viabilidad de una empresa con el valor de Aeroméxico sin hacer nada para apoyarla, pero me temo que para todas las aerolíneas nacionales remontar la crisis será navegar en solitario a través de un cielo muy tormentoso, por lo que estoy seguro que pronto veremos transformaciones realmente trascendentales en el delicado equilibrio de la industria aérea.

Saludos

Héctor Dávila