



Cuenta corriente

Alicia Salgado
alicia@asalgado.info

Crece incertidumbre en aviación comercial

El pasado marzo, S&P Global Ratings bajó la calificación soberana de México a 'BBB' por el impacto que prevé en la economía por el covid-19. Esto redujo la calificación de 17 corporativos mexicanos, que siguieron la suerte soberana. Moody's dio a conocer su nuevo ajuste de las economías pertenecientes al G20, donde destaca el pronóstico para México, nación que vería una contracción del 7% y sería de las más afectadas por el coronavirus.

El común denominador es el entorno retador, dada la evolución misma de la pandemia, como las cuarentenas que varios países siguen extendiendo. Empresas como Liverpool, Televisa, Allianz México, Alfa, Gicsa, Carso, Aeroméxico y hasta Pemex forman parte de la larga lista cuyo ajuste en la calificación de deuda no determina su posibilidad o no de sortear la peor etapa de la crisis.

Hablando de aviación comercial, ninguna aerolínea latinoamericana se ha salvado de una reducción en su calificación. LATAM y GOL sufrieron rebaja por Fitch Ratings.

En México, de las principales cinco aerolíneas, Aeromar, que dirige **Danilo Correa**, e Interjet (se comenta que ya no está **William Shaw**), que ya antes del covid registraban serios problemas financieros y deudas con el gobierno, destacando la última, a la que el SAT le embargó una propiedad y cuatro aviones, además de que a la compañía sólo le quedan tres aeronaves rusas de corto alcance.

Las que están en la jugada son Viva Aerobús, Volaris y Aeroméxico, que entraron a la pandemia con sanos resultados y niveles de caja que les han permitido mantener su flota, aunque con niveles muy bajos de operación y muchos frentes por atender. Las tres compañías, desde antes, habían tenido acceso al mercado de deuda, reflejo de la confianza de los mercados y, bajo el entorno actual, son las que apuntan a superar lo peor de la crisis y reinventarse. Este fin de semana, por ejemplo, Verum ratificó en 3/M la calificación del programa de Certificados Bursátiles, CBI's de corto plazo que ya había ajustado previamente sobre Aeroméxico, que dirige **Andrés Conesa**.

En su estudio, la calificadoras destacó el arraigo de la marca, la cobertura de servicio y

los niveles de liquidez, un tema crítico para el despegue, y va más allá de una baja de calificación que sólo considera el deterioro de balances en una perspectiva global complicada.

Algo similar ocurrió con Viva Aerobús, que dirige **Juan Carlos Zuazua**, al ratificar en 3/M su programa de corto plazo. Finalmente, mantuvo en AA+/ el financiamiento estructurado emitido el año pasado de Volaris, de **Enrique Beltranena**, aunque con perspectiva negativa.

Las compañías aéreas con más fortaleza son las que cuentan con aviones propios, que pueden volver líquidos. Estas tres los tienen y, pese a la crisis, tienen caja para sostener el programa de reflotamiento con apoyo de su activo más importante: el management, sus tripulaciones y personal de tierra.

La industria aérea es, de todos conocido, una de las más afectadas por la pandemia, pero, al mismo tiempo, de las más estratégicas y, prueba de ello, ha sido la importancia del movimiento de carga con insumos médicos para contribuir a salvar vidas. Es un sector que los gobiernos deben proteger, no de manera aislada, sino integral, pues representan la conectividad de las naciones, el desarrollo del turismo, de negocios y su actividad por sí sola representa una generación de millones de empleos y derrama económica, sin los cuales los países caerían en un deterioro asfixiante para la economía. **Ahorcar a las compañías serías sería no sólo un error, sino un ataque mismo a cualquier plan de disminución de los índices de pobreza, que hoy van en crecimiento.**