



SECTOR AERONÁUTICO

Latam Airlines se juega su futuro inmediato

Latam Airlines apostó por una profunda reestructuración y, dentro del proceso de la Ley de Bancarrotas en Estados Unidos, logró modificar sus contratos de leasing y ahora paga a los arrendadores de su flota de aviones por el uso efectivo de horas de vuelo.

Código Acordeón. Así se conoce dentro de Latam Airlines la nueva etapa en la que está embarcada la empresa. Su administración ha logrado reducir de manera sustancial sus costos fijos y, tras lograr la aprobación de su reorganización bajo la Ley de Quiebras de Estados Unidos en septiembre pasado, ahora –cual instrumento musical de viento con un fuelle y un pequeño teclado– la aerolínea abre y cierra su billetera para financiar sus gastos dependiendo de cuán restrictivo sea el escenario.

Ni la nueva crisis que enfrenta actualmente a la industria ha alterado la dirección de la compañía, presidida por Ignacio Cueto Plaza. Aunque hay preocupación de cuánto podría durar el cierre de fronteras, lo que significa tener la mayoría de los aviones en tierra, la fórmula elegida por Latam en su proceso de reestructuración judicial le permitiría sobrevivir.

La mayoría de las aerolíneas alrededor del globo que se vieron golpeadas por la pandemia, evitaron el Capítulo 11 en Estados Unidos. Algunas recibieron apoyo estatal y las más afectadas negociaron directamente con sus acreedores.

Latam –como Avianca y Aeroméxico– apostó por una profunda reestructuración y, dentro del proceso de la Ley de Bancarrotas en el país del norte, logró modificar sus contratos de leasing y ahora paga a los arrendadores de su flota de aviones por el uso efectivo de horas de vuelo, es decir, si la máquina está en tierra no hay desembolso. Sí se hace cargo de todo el mantenimiento. Cómo no, pues de lo contrario se pierde la certificación para volar, destaca un directivo de la compañía.

“Muchas aerolíneas difirieron sus pasivos; chutearon las deudas pensando en que todo se iba a solucionar en pocos meses y no fue así; hoy hay una segunda recaída y muchas aerolíneas, nuevamente, la están pasando muy mal”, dice un alto ejecutivo de la firma chilena.

Al interior de Latam hay coincidencia en que la fórmula elegida les ha permitido sobrellevar el nuevo aterrizaje forzoso producido hace unos días, derivado del cierre de las fronteras por la pandemia. En el caso de Chile, el gobierno optó por

frenar el tránsito internacional desde este lunes 5 de abril hasta el 1 de mayo próximo, limitado sólo a motivos urgentes, de carácter humanitario o para tratamientos médicos.

Pese a que la administración de la compañía respira –por ahora– tranquila, los temores de los trabajadores reflataron; volvió la incertidumbre de nuevos despidos, explican afiliados de los sindicatos de tripulantes y pilotos.

En todo caso –según fuentes internas de la empresa–, el mismo Ignacio Cueto ha dado señales de optimismo. Tanto, que el mensaje ha sido que Latam Airlines podría aguantar hasta octubre en un escenario completamente adverso como el que vive por estos días. “Estamos en un momento base pesimista”, dice un alto ejecutivo de la firma, que pide reserva de su identidad. “Es complejo, pero aún manejable”, agrega.

Salir a arrasar

A mediados del año pasado comenzó la debacle de Latam Airlines. La primera gran alerta la dio Diario Financiero, cuando publicó en exclusiva que la compañía iba a negociar una baja de sueldos de sus trabajadores y que insistiría en un apoyo financiero estatal. La disminución de salarios se concretó; más aún, miles de trabajadores fueron despedidos. La compañía llegó a tener más de 43 mil trabajadores; al cierre de 2020 se contabilizaron unos 29,000.

La ayuda estatal no se concretó y la dirección de la aerolínea optó por la Ley de Bancarrotas de Estados Unidos. Una noticia que generó impacto. Muchos dudaron de que la empresa saldría del hoyo; lo hizo, aunque aún queda un largo camino para su total recuperación, si es que la logra. El año pasado, [la firma terminó con un resultado operacional negativo por 1,665 millones de dólares](#), frente a uno positivo de 742 millones de dólares de 2019.

En la última línea, cerró con una pérdida de 4,545 millones de dólares, lo que se compara con la utilidad de 190 millones de dólares un año antes. Todo esto se ha reflejado en el precio de la acción, que terminó 2020 con una caída de 83%; en lo que va de este 2021, los papeles acumulan una baja de 10 por ciento. De manera llamativa, en abril han subido 0.94 por ciento. Solo hay especulación, dicen agentes de mercado.

¿Sorpresa?

No hay nada claro respecto del futuro de la industria y en particular de Latam. Aunque los últimos meses del año pasado fueron los mejores en mucho tiempo para la empresa. Incluso, hasta fines de febrero pasado, la aerolínea chilena iba con viento de cola, pues cerca del 40% de su operación estaba activa luego que en los peores meses de la primera ola de la pandemia estaba prácticamente en cero.

Hasta que, el 1 de abril, la administración del presidente Sebastián Piñera decidió restringir los viajes fuera del país. Desde la empresa dicen que la decisión sorprendió tanto a la plana mayor de Latam, como a otros de la competencia. Si bien se esperaban medidas más restrictivas, dicen en la industria, jamás se vislumbró el cierre de fronteras. “Fue un tema absolutamente político”, sostiene un ejecutivo del sector.

No obstante, el Consejo Asesor Covid-19 (grupo convocado por el Ministerio de Salud) había planteado a principios de enero cerrar las fronteras ante la entrada de las nuevas variantes del virus al territorio nacional.

Un piloto de la compañía explica que los vuelos internacionales están prácticamente parados, no así los locales y los de carga. De hecho, establece que, en promedio, se realizan entre 5 y 6 viajes diarios para transportar salmones principalmente al aeropuerto de Miami. Algo es algo, reflexionan en la empresa. “Estaba en la mira una nueva recaída o, incluso, otras más”, agrega un gerente de Latam.

De hecho, se espera que el mercado aeronáutico brasileño también sufra un nuevo frenazo.

Esperando el despegue

“Cuando se preparó el presupuesto 2021, se supuso un primer semestre problemático; estaba en los planes. Pero estamos tranquilos en el corto plazo”, es el mensaje al interior de la compañía, en que se destaca que el gran plus que tiene hoy la aerolínea es que ha logrado que gran parte de sus costos sean variables. “La analogía interna de ser como un acordeón es la mejor referencia”, explica un directivo de la firma.

Además, se destaca que Latam cuenta con liquidez de 3,000 millones de dólares (a diciembre de 2020, las últimas cifras oficiales disponibles), de los que 1,700 millones provienen del dinero disponible en la caja y 1,300 millones son parte del crédito restante del Debtor In Possession (DIP, logrado bajo el Capítulo 11), que aún no ha sido solicitado. Por eso, en la empresa están marcando el calendario esperando que se levanten las restricciones.

En todo caso, el mensaje que se ha entregado por ahora, es que no hay planes de nuevas rebajas de sueldo de los trabajadores, ni tampoco despidos. Pero nada está descartado. “Tenemos más gente de la que necesitamos, pero estamos tranquilos”, dice un gerente de la compañía, quien insiste que la idea es estar preparados para cuando se permita el despegue de toda la flota, o gran parte de ella.

Ahí, dicen las mismas fuentes, el objetivo es salir “a arrasar” el mercado latinoamericano, aprovechando que varias compañías han cambiado sus aviones por unos más pequeños para enfocarse en el cabotaje. Latam quiere tomar ese espacio que se abriría y ganar mercado en los viajes de larga distancia.

“El 2020 fue el año más desafiante de la historia para la industria de la aviación y para Latam. Si bien la crisis del Covid-19 tuvo efectos profundos sobre el grupo y sus operaciones, y los seguirá teniendo por un tiempo, este contexto nos ha permitido tomar decisiones reformadoras. Emergeremos como una compañía más cercana, más simple, más ágil y más eficiente. No tenemos dudas de que cuando la crisis pase, Latam operará como un grupo fortalecido”, aseguró **Roberto Alvo**, CEO de **Latam Airlines Group**, tras publicar los resultados de 2020.

Más cautelosa fue **Fitch Ratings**, que –en un reciente informe– estimó un flujo de efectivo operativo “muy incierto” para la compañía este año. La clasificadora argumentó que existe “poca claridad” sobre cuándo podrá recuperar eficazmente sus operaciones. Además, no descartó un retraso en su salida del proceso de reestructuración dada la alta volatilidad del mercado, el retraso en el proceso de vacunación a escala mundial y las nuevas restricciones por el aumento de casos de Covid-19.

La consultora internacional **Oliver Wyman** es optimista. En la última edición de su informe ‘Global Fleet & MRO Market Forecast 2021-2031’ dijo que el sector aéreo iniciará la senda de la recuperación, pero –sostuvo– no es probable que en los próximos diez años logre alcanzar las proyecciones que se tenían antes de la pandemia.

En todo caso, apunta que la presión financiera que seguirán experimentando las aerolíneas en el corto plazo hará que tengan que adaptarse a una nueva realidad marcada por la menor demanda de pasajeros, que se centrará en ajustes en la flota aérea a nivel global.

Por eso, en caso de que los efectos de la pandemia se profundicen, y no haya fecha de reapertura de las fronteras, la situación para la aerolínea chilena (y las del mundo) se pondría aún más cuesta arriba. Y si pasan meses y meses con cuarentenas, habría que cerrar por fuera, dice un alto ejecutivo de la firma liderada por los Cueto.

Por eso, hoy, las notas musicales que toca el acordeón de Latam son las cuatro primeras de la Sinfonía No. 5 de Beethoven (Ta-ta-ta-taaaa; sol-sol-sol-mi), fragmento que muchos expertos asocian al suspenso y al dramatismo.