

Bancarrota de American Airlines pone en juego mercado en A. Latina

El anuncio de AMR Corp. llega tras la acumulación de enormes deudas por parte de la compañía, afectada por los altos precios del combustible y debilitada por los altos costos de una mano de obra con más beneficios que la de la competencia.



El anuncio de que la casa matriz de American Airlines entró en quiebra podría desencadenar profundos cambios en el sector de la aviación comercial en América Latina, donde hasta ahora la aerolínea estadounidense contaba con la mayor participación en el mercado.

La declaración de bancarrota de AMR Corp. llega tras la acumulación de enormes deudas por parte de la compañía, afectada por los altos precios del combustible y debilitada por los altos costos de una mano de obra con más beneficios que la de la competencia.

AMR Corp., dueña de AA, era la única gran compañía en el sector que tras los atentados del 11 de septiembre de 2001 no se acogió al capítulo 11, como se conoce a la ley de quiebra. En sus anuncios de este martes indicaron contar con activos valorados en US\$25.000 millones y obligaciones por el monto de US\$30.000 millones.

Para algunos, la quiebra estaba profetizada. "No se puede decir que sea una gran sorpresa -hay muchas compañías aéreas que están situaciones parecidas a la de American Airlines- pero sí provoca un poco de *shock* ver que AA, que viene a ser el ícono de las compañías aéreas en el continente americano, se ponga bajo la protección del capítulo 11", dijo Raphael Bejar, CEO de la consultora Airsavings a BBC Mundo.

El analista, que participaba este martes de una conferencia del sector en Miami, explicó a BBC Mundo que la quiebra será un sacudón para el mercado latinoamericano aunque no tenga efectos prácticos inmediatos.

RUTAS Y OPORTUNIDADES

El capítulo 11 es una ley que permite a algunas empresas o corporaciones con un alto volumen de deudas, solicitar un plazo durante el cual entra en cesación de pagos para poder reestructurarse.

La acogida de ARM a este marco hizo que sus acciones se hundieran en los mercados financieros, pero la empresa asegura que la quiebra no tendrá impacto sobre las operaciones fuera de Estados Unidos.

Aunque este sea el caso a corto plazo, Bejar cree que la noticia sí podría desencadenar cambios considerables.

"En términos prácticos por ahora, para los pasajeros, no va a cambiar nada; los vuelos van a salir. Un juez será nombrado para supervisar las operaciones de la compañía, y los accionistas de American van a nombrar gente que se hará cargo de reestructurarla", explica el experto, quien al frente de Airsavings sigue la evolución de la industria desde hace una década.

Pero tal reestructuración podría abrir las puertas a cambios profundos en el mercado de la aviación comercial en América Latina.

"Dentro de seis y doce meses las compañías aéreas de la región -principalmente Latam y Gol- podrían empezar a disputarse el espacio de AA en el mercado regional", explicó Bejar.



Según el analista, esto se daría principalmente de dos maneras. “La primera forma sería que ejercieran una presión directa sobre la base de clientes de AA en la región, ofreciendo billetes a tarifas muy competitivas para satisfacer la demanda en el hueco dejado por AA”.

“La segunda vía depende del dictamen del juez que supervisa la acogida al capítulo 11, pero consistiría en la puesta en venta de slots en aeropuertos como Miami, Dallas, y otros aeropuertos que son puerta de entrada al mercado latinoamericano -y también en Puerto Rico, donde AA tiene un hub muy importante-, como forma de amortizar la deuda de la empresa”.

El mercado de la aviación comercial regional “ha estado cambiando muchísimo en los últimos meses, y va a seguir cambiando, que económicamente está funcionando muy bien; tiene ganas de progresar y cuenta con la voluntad de los gobiernos para crecer, de forma que están todos los elementos dados para que siga creciendo a ritmo fuerte en los próximos cinco años”, agrega.

Donde AA era hasta ahora líder, tienen peso también United, Continental, Latam, Avianca, Taca y Gol, señala Bejar.

