

FUSIONES EN EL AIRE

Las aerolíneas se alían para acelerar su recuperación

Suman. Cada vez se habla más sobre una fusión entre Avianca y Sky en la industria de los viajes. Pero no serían los únicos en juntarse en Sudamérica. En la lista figuran Jetsmart, Gol y Amazonas, entre otras.



CARLOS HURTADO DE MENDOZA

Una noticia dada a conocer la semana pasada ha generado expectativa y optimismo en la industria aerocomercial peruana: el anuncio del Gobierno respecto a que se ampliarán los límites de aforo y el número de vuelos operados por día en los aeropuertos locales, tanto en Lima como en pro-

vincias. Esa información, compartida el último miércoles por el ministro de Comercio Exterior y Turismo, Roberto Sánchez, sólo precisa de su publicación como norma oficial para que la robusta maquinaria del sector apure su reactivación, que hoy avanza, pero no a la velocidad que se espera.

Sucede que desde hace ya unos meses—cuando amainó la segunda ola de contagios por coronavirus en nuestro país—las aerolíneas y los concesionarios de los aeropuertos en el Perú, esperan que se destrabe ese cuello de botella que limita su actividad, en un contexto en el que se

están liberando ese tipo de restricciones en buena parte de Sudamérica.

Retomar los números que se manejaban antes de la pandemia es urgente para esta industria, debido al colapso que sufrió en el 2020 a escala global. Para ello, por ejemplo, las líneas aéreas están llevando adelante una serie de estrategias, entre las que están las fusiones.

Esos matrimonios entre aerolíneas se están dando a nivel regional (en nuestro continente) y, en algunos casos, vinculando a compañías de Estados Unidos en el accionariado de determinadas firmas sudamericanas.

Esto tienen un impacto directo en nuestro país, debido a que el 90% de los jugadores locales son parte de 'holdings' regionales. Tal es el caso de Latam Airlines Perú, Sky Airline Perú y Viva Perú. Avianca Perú, que se retiró en el 2020, podría volver, más allá de la reactivada ruta entre Bogotá y Lima que actualmente opera su matriz, Avianca Holdings.

¿Con qué fórmula podría volver Avianca? Para entenderlo, hay que hablar de Sky Airline.

Efectivamente, la noticia sobre la fusión de ambas matrices ha comenzando

a circular con cada vez más énfasis desde octubre.

AVIANCA Y SKY

En resumen, son los fondos de inversión Elliot Management y Caoba los que estarían detrás de esta operación, como precisó el Diario Financiero de Chile, el mes pasado. Estos fondos habrían ofrecido US\$1.000 millones a Avianca, para apuntalar el proceso de reestructuración en el que la línea aérea está encaminada, tras haberse adscrito al Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos. Con ello, se harían propietarios del 70% del holding.

Del mismo modo, Elliot y Caoba habrían propuesto un plan para inyectar entre US\$60 millones y US\$70 millones a Sky, una oferta que habrían alcanzado al propietario y CEO de la aerolínea, Holger Paulman. Con esa transacción, pasarían a ser propietarios del 40% de esta empresa.

Al tener a estos fondos como accionistas en ambas compañías aéreas, el paso siguiente sería la fusión, de acuerdo al Diario Financiero. En principio, seguirían operando cada una con sus propias marcas, pero luego Sky pasaría a ser filial de Avianca Holdings.

¿Qué repercusión tendría

2024

Es el año en el que se debería recuperar al 100% el tráfico internacional del 2019

Según la Asoc. Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

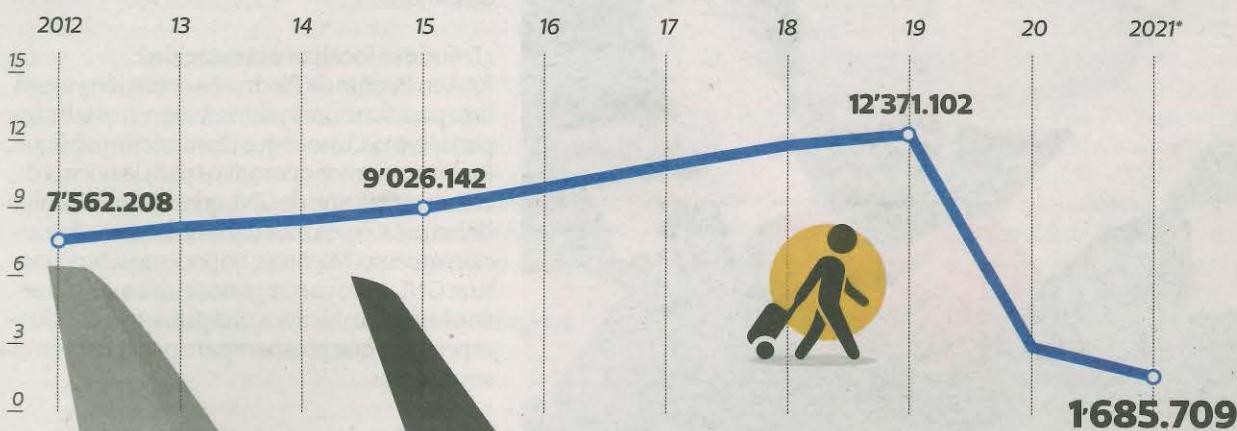
10%

Es la recuperación del turismo receptivo este 2021, respecto del 2019, según Canatur.

Para el 2022, el avance sería de entre 30% y 40%.

EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL CONECTADO CON EL PERÚ

Tráfico anual de pasajeros a nivel internacional



Tráfico anual de pasajeros a nivel internacional según líneas aéreas (enero-agosto 2021)

	Total general	Participación porcentual (%)
Latam Airlines Perú	632.206	37,50
American Airlines	267.895	15,89
Copa Airlines	201.643	11,96
Iberia	66.865	3,97
Delta Airlines	58.407	3,46
Sky Airline	41.053	2,44
Latam Airlines Groups**	37.149	2,20
Sky Airline Perú**	11.326	0,67
TOTAL GENERAL	1'685.709	100

esto en el Perú? De momento es difícil hacer un análisis certero, anota a **Día1** Miguel Mena, quien es experto en el mercado aerocomercial y socio del estudio CMS Grau. Sin embargo, el ejecutivo apunta dos aspectos que no deberíamos pasar por alto: primero, que Avianca ahora está adoptando una escala tarifaria que incorpora, por primera vez en su historia, una oferta de boletos 'low cost', con lo cual le resultaría más sencillo acoplarse a una socia del mismo perfil.

Y luego está el hecho de que Sky es un aliado muy valioso para Avianca o para cualquier otra aerolínea, debido a que es la segunda línea aérea que más pasajeros transporta dentro del Perú, con el 17% de 'market share' este año, según la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). En suma, le cae de perillas a un potencial socio que se acaba de ir del país (en el 2020) y que precisa conectarse a una eficiente red de rutas domésticas.

Este suplemento consultó sobre la posible fusión tanto a David Alemán, director general de Avianca para Centro y Sudamérica, como a José Raúl Vargas, CEO de Sky Airline Perú, pero ninguno quiso comentar o dar algún detalle al respecto.

Lo que sí dijo Vargas a

Día1, fue que esperan alcanzar sus números prepandemia (es decir, los flujos de tráfico que tenían en el 2019), para el primer o segundo trimestre del próximo año. "Hoy estamos al 70% de esa recuperación", precisó.

A la fecha, Sky Perú cuenta con cinco aeronaves para la operación local y una para los vuelos internacionales, y esperan contar con entre 12 y 14 aviones en el corto plazo, gracias a un incremento de flota que está realizando su matriz, y para lo cual, justamente, les vendría muy bien el incremento de capital ofrecido por los fondos Elliot y Caoba.

AVANZA, AMERICAN AIRLINES

La 'complementaridad' entre rutas es fundamental para el negocio aeronáutico, y por eso es —justamente— que se están dando las alianzas que repasa este informe.

La tarea la conocen muy bien en American Airlines (AA), y por ello han venido invirtiendo, desde julio de este año, en convertirse en accionistas de un par de prometedoras 'low cost' en el mercado sudamericano, como es el caso de JetSmarty Gol; ambas, con conexiones a nuestro país.

El primer batacazo AA lo dio en julio, cuando anunció a la prensa su incorporación

"Sky es un aliado muy valioso para Avianca o para cualquier otra aerolínea, debido a que es la segunda línea aérea que más pasajeros transporta dentro del Perú, con el 17% de 'market share' este año, según la DGAC".

a JetSmart, a través de una "participación minoritaria en su accionariado".

Tras la firma de la carta de intención para concretar esta alianza, el CEO de JetSmart, Estuardo Ortiz, destacó en un comunicado que la fusión les permitiría acelerar el camino para convertirse en la línea aérea de 'ultrabajo costo' líder en Sudamérica, al mismo tiempo, ampliar el servicio para los clientes de American".

Sólo dos meses después, en setiembre, American volvería a ser noticia, debido a la compra del 5,2% de las acciones de Gol, 'low cost' que cuenta con una presencia extendida a lo largo de todo Brasil, gracias a sus vuelos a 63 destinos de ese país.

Si todavía quedan dudas sobre la importancia de sumar un aliado brasileño, sirve saber que AA ha transportado 14 millones de pasajeros entre Estados Unidos y la tierra de Pelé, durante los últimos 10 años.

NELLA Y AMAZONAS

Para no quedarse atrás con esta tendencia, en agosto la brasileña Nella Linhas Aéreas adquirió el 100% de la boliviana Amazonas, que en su mejor momento voló al Cusco y Arequipa.

¿Serán las últimas en aliarse? Todo indica que no.

Perú, un mercado muy dinámico

Cambios. La competencia y la crisis han provocado que más de una línea aérea en el Perú desaparezca, y otras nuevas ingresen. Hay oportunidades.

Los últimos cinco años han dejado muchos cambios en el mercado aerocomercial peruano, y basta con repasar qué jugadores operan ahora para comprobarlo.

Nuestro país ha sido uno de los primeros de la región Sudamérica en el que la competencia 'low cost' ha sido determinante. Entre el 2017 y el 2018, ingresaron líneas como Viva Air y Sky Airline, con tarifas que 'rompieron' la oferta, haciendo mella en su competencia.

Como resultado de una escala de precios más agre-

siva en el mercado, y además por consecuencia de sus propias administraciones, compañías como Peruvian y LC Perú terminaron quebrando en nuestro país.

De poco les sirvió haber alcanzado, en sus mejores momentos, el segundo y tercer lugar del ranking de aerolíneas con mayores volúmenes de pasajeros transportados, respectivamente.

LOS ADIPOSES. PERUVIAN Y LC PERÚ TERMINARON QUEBRANDO EN NUESTRO PAÍS.

Más cerca en el tiempo, concretamente, el año pasado, Avianca Perú cerró, como parte del plan de salvataje de su matriz, Avianca Holding, que se suscribió al Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos, al que se adscribió también Latam Airlines Group, aunque esta última no tuvo que salir del Perú.

Tráfico de carga/correo (kg) a nivel internacional según líneas aéreas (ene.-set. 2021)

	Total general	Part. porcentual (%)
LATAM AIRLINES Perú	38'359.824	23,90
KLM	12'404.149	7,73
NAC	11'704.685	7,29
LATAM AIRLINES Groups	10'115.024	6,30
ATLAS AIR WORLDWIDE	7'893.587	4,92
TOTAL GENERAL	160'512.243	100



Perú: tráfico anual de carga/correo (kg.) a nivel internacional



Perú y su potencial como 'hub' de Sudamérica

Fuentes: Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y Lima Airport Partners (LAP).

*Hasta agosto
**Holding regional