

RECUERDOS, HÉLICES Y TURBINAS

por Alberto Rumschisky

El verano que termina será recordado como el de las grandes fusiones de compañías aéreas, provocadas por la actual tendencia hacia la consolidación para reducir costes y capacidad, aumentar la competitividad y afrontar mejor la creciente competencia y la guerra de precios. El 30 de agosto el Departamento de Justicia (DOJ) de los Estados Unidos dio luz verde a la fusión de United Airlines y Continental Airlines, que en mayo pasado había sido aprobada por los Consejos de Administración de las dos compañías. Y el 13 de agosto, la chilena LAN y la brasileña TAM, dos de las aerolíneas más importantes de América Latina, anunciaron en un comunicado conjunto su acuerdo para la fusión en un nuevo grupo llamado LATAM Airlines.

Las negociaciones de United y Continental, tercera y cuarta compañías aéreas del mundo por número de pasajeros se remontan a 2008, en que no tuvieron éxito ante la decisión de Continental de continuar en solitario al estimar que el entorno económico era muy arriesgado. El nuevo grupo norteamericano es el resultado de una operación valorada en 3.000 millones de euros y descripta por las empresas como "una fusión entre iguales", que da lugar a la mayor aerolínea del mundo por volumen de pasajeros. Se llamará United Airlines y tendrá su sede en Chicago, aunque la nueva sociedad tendrá como nombre United Continental Holdings. La compañía seguirá siendo miembro de la alianza Star Alliance, a la que ya pertenecen las dos líneas aéreas.

La nueva United Airlines cubrirá 370 destinos en 59 países, moverá a 144 millones de pasajeros en sus 700 aviones, ocupará cerca de 90.000 trabajadores y, en base a los resultados de 2009, se prevé que genere ingresos por valor de 29.000 millones de dólares (22.500 millones de euros). Se espera que en 2013 pueda crear entre 1.000 y 1.200 millones de dólares (775 y 930 millones de euros) en sinergias anuales, incluyendo entre 800 y 900 millones de dólares (600 y 700 millones de euros) en incrementos de ingresos anuales. Además, para 2013 se prevé un ahorro de costes de entre 200 y 300 millones de dólares (155 y 232 millones de euros).

En lo que hace a la gestión, el presidente no ejecutivo de la nueva compañía será hasta diciembre de 2012 el actual presidente y consejero delegado de

la matriz de United (UAL Corp), Glenn Tilton. El presidente de Continental, Jeff Smisek, será consejero delegado y miembro del consejo directivo.

Por su parte, la fusión de LAN y TAM creará la aerolínea más grande de América Latina, con vuelos a 115 destinos en 23 países, una flota actual de 241 aviones de pasajeros y de carga (98 de la empresa chilena y 143 de la brasileña) y más de 40.000 empleados. Se asegura que la fusión permitirá ahorros de hasta 400 millones de dólares anuales (310 millones de euros) en gastos de funcionamiento. El nuevo grupo pasa a llamarse LATAM Airlines Group S.A., e incorpora las operaciones de LAN Airlines y sus subsidiarias en Perú, Argentina y Ecuador, LAN cargo y sus subsidiarias, TAM Líneas Aéreas, TAM MERCOSUR y demás sociedades TAM y LAM.

En 2009 la facturación combinada de las dos compañías superó los 8.000 millones de dólares (6.200 millones de euros) y en conjunto trasladaron a más de 45 millones de pasajeros y 832.000 toneladas de carga. Se ha informado que el valor bursátil de la nueva empresa, que cotizará sus acciones en Chile, Brasil y Estados Unidos, será de 8.660 millones de euros. De esta manera, en patrimonio bursátil LATAM ocupará entre el tercer y cuarto lugar entre las aerolíneas mundiales.

Enrique Cueto, vicepresidente de LAN, asumirá como el principal responsable de LATAM, mientras que Mauricio Rolim Amaro, actual vicepresidente del directorio de TAM, será presidente del directorio de LATAM. Cueto ha declarado en Santiago de Chile que la creación de LATAM "nos da escala para ser una de las diez compañías más grandes del mundo." Una vez que se concrete la operación, los ejecutivos esperan la generación de sinergias anuales de unos 314 millones de euros.

Las dos compañías tienen pendientes pedidos en firme de otras 200 aeronaves, que deberán incorporarse a la flota de LATAM en los próximos cinco años. Cueto ha dicho que en esos cinco años "nos vamos a duplicar, lo que estamos viendo es mucho más crecimiento y oportunidades para la gente". En una teleconferencia posterior al anuncio de fusión, directivos de ambas compañías indicaron que esperan que el acuerdo final se alcance en dos a tres meses, y que todo el proceso quede completado en un máximo de nueve meses. ●