

SUPERVIVIENTES DEL TURISMO Y CÓMO INVERTIR EN ELLOS

● Los líderes tendrán mucho ganado pero en bolsa manda la cautela. Habrá grandes diferencias entre sectores



La pandemia del coronavirus dejó al turismo en cuidados intensivos. Pasarán varios años hasta que el sector regrese a la normalidad y no será hasta 2024 cuando se vuelva a ver una expansión, según las previsiones del Foro Turístico Mundial. De lo que no hay duda es que las empresas tendrán que concentrarse para sobrevivir. Lo dijo bien claro recientemente el consejero delegado de Iberia, Javier Sánchez-Prieto, cuando vaticinó más fusiones de aerolíneas para superar la crisis. Para las cadenas hoteleras o las compañías de cruceros, la dinámica no

será muy distinta. La cuestión es quién será cabeza de león y podrá liderar esta consolidación.

En el caso de las aerolíneas, con unos niveles de ocupación el 50 por ciento inferiores a 2019, la consolidación es casi una necesidad. «Después de esta crisis vamos a ver a algunos que no van a sobrevivir porque las cantidades que se deben son ingentes», dijo en una conferencia organizada por Banco Santander el consejero delegado de IAG, Luis Gallego. Claro que no todo se reducirá a las compras. Los acuerdos con otras aerolíneas y las empresas conjuntas serán



Foto: Getty Images

un elemento a tener muy en cuenta, según argumentó Gallego.

El plan es claro. Alcanzar eficiencias de costes, optimizar las flotas e incrementar los niveles de ocupación. «Tiene sentido que en Europa se creen grandes jugadores en el sector y se absorban pequeñas aerolíneas, muchas de las cuales han tenido que recibir importantes inyecciones de liquidez», explica Carlos Farrás, socio director de DPM Finanzas. El problema es que «muchas aerolíneas no sobrevivirán, en especial aquellas que basan su negocio en la media distancia y van a ser absorbidas por los grandes gru-

pos, más competitivos en los viajes continentales», añade Gisela Turazzini, CEO de Blackbird Bank.

IAG, llamada a liderar la consolidación

Uno de los grandes grupos llamados a liderar la consolidación que se avecina es IAG. La matriz de Iberia afrontó la crisis en solitario, cargando sobre las espaldas de sus accionistas el peso de una ampliación de capital de 2.741 millones de euros. Ahora, cuenta con liquidez suficiente hasta marzo del año que viene y encara el futuro con garantías. Turazzini tiene el 5 por ciento ►

◀ de sus posiciones invertidas en el grupo y considera que «será una de las compañías que perdurará por su calidad estratégica». Luis García Langa, gestor de Sidiclear Sicav, también ve a IAG como una de las ganadoras en este proceso de consolidación. «Puede salir vencedora, la ampliación de capital, si como parece es suficiente, le da una gran ventaja competitiva», apunta.

Además de IAG, las otras dos líneas aéreas que liderarán la concentración del sector son Lufthansa y Air France-KLM. Pero a diferencia de la matriz de Iberia, ambas han necesitado ayudas gubernamentales, por lo que en teoría tienen las manos más atadas en la consolidación del sector. Podrían perder buenas oportunidades por razones políticas, o al contrario, verse obligadas a entrar en procesos poco interesantes.

En este sentido, Francisco Coll, economista y asesor para el Foro de Turismo Mundial, considera que Air France está aún en mejor posición que IAG para liderar la recuperación y la concentración del sector. En las rutas donde IAG ha mostrado más fortaleza, las de Sudamérica, se están perdiendo más usuarios. Son países que se van a descolgar en la recuperación, con un ritmo inferior de vacunación, como es el caso de México. Sin embargo, «Air France-KLM es más fuerte es en las rutas asiáticas, que están creciendo mucho, especialmente en el mercado chino», recuerda Coll. A su juicio, la exposición al mercado de América Latina deja a IAG en peor situación relativa.

Las aerolíneas opables

En el otro extremo de los grandes grupos se colocan las aerolíneas que podrían entrar en algún proceso de consolidación. Los expertos consultados ven a Norwegian como una de las mayores candidatas. La compañía acaba de superar una dura reestructuración tras conseguir recaudar 600 millones de euros con una ampliación de capital y la venta de deuda.

Será un grupo más pequeño y enfocado en las rutas de corto y medio radio. Habrá que ver si cala esta estrategia. «La capitalización ayudará a sobrevivir, pero está claro que el problema es su plan de negocio. Si no realizan un cambio radical, la compañía volverá a fracasar», opina Turazzini. «Es la que todo el mundo tiene en mente y creo que acabará siendo absorbida por alguna de las grandes», apunta Coll.

IAG ya estuvo interesada en su momento en el grupo noruego, y ahora podría saltar de nuevo la oportunidad. «Si tuviese que decir una compañía que fuese a adquirir Norwegian diría que es IAG, por las rutas o la proximidad con el grupo», recuerda este experto.

Además de los tres grandes grupos, los analistas consultados creen que Ryanair, el líder en el segmento de bajo coste, también tendrá mucho que decir en la consolidación sectorial. La estrategia del grupo, explica Coll citando fuentes de la empresa, «no es comprar grandes compañías, sino pequeñas aerolíneas» que puedan hacer crecer de manera orgánica. Esto es lo que hicieron con LaudaMotion. Igualmente, también barajan crear aerolíneas desde cero, consiguiendo certificados de operador aéreo en varios países, como sucedió en Polonia con Ryanair Sun.

Entre los objetivos del grupo irlandés está Alitalia, otra empresa en dificultades. De hecho, la UE está a punto de alcanzar un acuerdo con el gobierno italiano para crear una nueva compañía. Aquí es donde podría prosperar Ryanair, ya que «busca crecer en Italia y ha expresado su interés en participar en la licitación para adquirir los 'slots' de Alitalia en los aeropuertos de Milán Linate y Roma Fiumicino», añade Coll.

Hoteles. Una concentración más atomizada

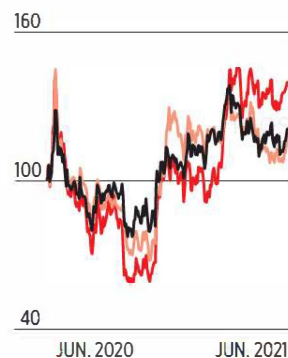
En el sector hotelero, la concentración también es una necesidad pero irá por otra senda. El sector está mucho más atomizado y habrá una gran cantidad de pequeños hoteles independientes que directamente no podrán hacer frente a la crisis. «Europa presenta un mercado hotelero altamente fragmentado que muestra grandes oportunidades de consolidación», dice Marc Molas, director de Financial Advisory de Deloitte.

Y serán los grandes grupos, los más resistentes, los que se lleven el gato al agua. Dinero no faltará. Como recuerda Molas, «hay un elevado volumen de liquidez en el mercado». Los inversores financieros y, especialmente los 'private equities', «siguen invirtiendo y lo seguirán haciendo, facilitando el refuerzo financiero de las compañías», destaca Molas.

Los llamados a liderar la concentración, las cadenas compradoras, serán tres a escala global, Marriott, Hilton y Accord. «Los

● Grandes aerolíneas europeas

— IAG
— LUFTHANSA
— AIR FRANCE



COTIZACIÓN EN BASE 100.
FUENTE: BLOOMBERG.

veo comprando hoteles, especialmente en España, porque además es uno de los principales focos de activos, al estar muy baratos», apunta Coll. Pero en su opinión, no es previsible que echen las redes en Meliá o NH Hoteles, las dos grandes cadenas cotizadas del mercado nacional, sino que se centren en pequeños hoteles independientes. Desde luego, lo que nadie contempla es que reciban una opa. «Si nadie se interesó por Meliá cuando cotizaba a tres euros, no lo van a hacer ahora que está a siete euros», apunta un veterano analista del sector.

Tampoco se espera que sea un proceso rápido debido al actual esquema de protección a las quiebras. «Las empresas están protegidas de tener que presentar concurso forzado de acreedores y mientras que esto exista, no vamos a ver muchos movimientos de concentración», apunta Jairo González, consejero delegado de B&B Hotels para el sur de Europa. Todo pasa por ir ganando tiempo. Eso sí, las grandes cadenas comprarán, pero lo harán con sus condiciones. Y es raro que se queden con el hotel. «Ofrecen contratos de gestión en donde no ponen nada y se llevan una comisión por gestionar y abrir su canal de ventas, pero el que invierte es el propietario del hotel», recuerda González.

En bolsa se impone la cautela

Todos estos movimientos cambiarán la piel del sector. Quienes los lideren tendrán mucho ganado. Y el mercado lo está empezando a descontar. Como recuerda Farrás, «las aerolíneas europeas ha mostrado en lo que va de año un comportamiento positivo en bolsa», a pesar de los bajos volúmenes de tráfico y los altos niveles de restricciones.

En el caso de IAG, Turazzini cree «está muy bien posicionada para dominar el espacio aéreo europeo» y apunta que todavía tiene margen por recorrer. Pero los movimientos de concentración que se avecinan no serán inmediatos, por lo que no se pueden esperar reacciones explosivas en las cotizaciones. Además, recuerda Cantos, desde el punto de vista bursátil, «el sector ha corrido demasiado y prácticamente lo ha descontado todo». Incluso en las compañías candidatas a formar parte de una operación corporativa hay que extremar la cautela. Norwegian se salvó de la quiebra in extremis y está viva gracias a la intervención del gobierno. Pretende reinventarse como una aerolínea regional pero enfrente tendrá a los grandes grupos de bandera y a las compañías 'low cost'. Acaba de renacer y aún tiene mucho que demostrar.

● José Jiménez

● Las grandes cadenas globales se centrarán en operaciones con pequeños hoteles independientes en dificultades

Cruceros: invertir en flotas nuevas para operar rutas

● Las compañías con mayor capacidad de financiación tienen en las rutas de los rivales la vía para ganar cuota de mercado

Después de 15 meses y tanto trabajo de tantos en tiempos muy desafiantes... ¡Boom! ¡Equipo hacia delante y hacia arriba!». Así reaccionó en Facebook Michael Bayley, director ejecutivo de Royal Caribbean, al enterarse de que su compañía será la primera en realizar un «crucero simulado» con voluntarios entre el 20 y 22 de

junio en aguas de los Estados Unidos tras lograr la autorización de los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades del país, que tiene prohibido este tipo de viajes desde marzo de 2020. Las palabras de Bayley son las mismas que quieren pronunciar el resto de sus homólogos que buscan reactivar un sector que entre marzo y septiembre de 2020 presentó pérdidas de 77.000 mi▶