

Después de dos semanas de caídas consecutivas, las acciones de IAG han perdido un 73,82% de su valor en Bolsa, desde los máximos del 17 de enero. Y no parece que vaya a cambiar la tendencia, ni siquiera a corto plazo. La imposibilidad de la empresa de blindar una guía precisa sobre la evolución del resultado operativo de la

compañía a 2020, a causa del impacto que está teniendo el Covid-19 en los resultados financieros del *holding*, ha llevado a mínimos al valor. Los expertos descartan riesgos de liquidez pero el mercado, a pesar del último rebote en el que la aerolínea consiguió liderar las subidas del Ibex-35, continúa penalizando el valor.

La volatilidad del valor se dispara y su cotización cae a mínimos de 2012

IAG frena su despegue y no consigue levantar el vuelo

■ Maite Nieva

La extrema volatilidad que viven los mercados como consecuencia de la incertidumbre desatada por el Covid-19 ha vuelto a poner a prueba la evolución del valor en Bolsa. Después de dos semanas de caídas consecutivas, con pérdidas de hasta el 40%, la compañía consiguió rebotar más del 14,5% y liderar las subidas del Ibex 35 durante la última sesión del viernes 20. No obstante, el precio de la acción apenas alcanzaba los 2,5 euros desde mínimos de 2,1 euros el día anterior, su nivel más bajo desde 2007. "De momento lo que estamos viendo hoy es un rebote que no dice nada", comenta Sergio Ávila, analista de IG. "Las acciones han perdido un 73,82% desde los máximos del 17 de enero y no parece que vaya a cambiar la tendencia ni siquiera a corto plazo. Para ver un rebote que dé más confianza a los inversores deberíamos ver a las acciones superar los 4,22 euros y ahora mismo estamos muy lejos de esos niveles", explica el analista. En su opinión, no es descartable que rebote un poco más, incluso que llegase a los 3 euros, pero no significaría que estuviésemos para nada ante un cambio de tendencia".

En el último mes la aerolínea pierde cerca del 70% de su valor en Bolsa, después de que sus títulos se enfrentaran el 16 de marzo al segundo "lunes negro" con un desplome del 28%, el tercero de las dos últimas semanas, además del *crash* del precio del petróleo. La caída de la aerolínea en Bolsa se produce después de que el *holding* anglo-hispano, que agrupa a British Airways, Iberia, Vueling, Level y Aer Lingus reconociera, en un hecho relevante, la imposibilidad de brindar una guía precisa de ganancias para todo el año 2020, dada la continua incertidumbre sobre el impacto potencial y la duración de Covid -19.

Impacto en las cuentas

Una semana antes, el lunes 12 de marzo, IAG caía un 14%, después de que Donald Trump anunciara la suspensión de los vuelos con Europa durante 30 días, coincidiendo también con el desplome del precio del petróleo y el *crash* de las Bolsas mundiales.

La evolución que está tomando la pandemia del coronavirus y su impacto en las finanzas del grupo ha derivado en una disminución sustancial de las reservas, tanto de las aerolíneas del grupo como de la red global, asegura Willie Walsh, el director ejecutivo de IAG. Según las previsiones de IAG, la demanda permanecerá débil hasta bien entrado el verano y la compañía espera que la capacidad, en términos de kilómetros de asientos disponibles se reduzca en el primer trimestre de 2020 en aproximadamente un 7,5 por ciento, respecto al año anterior. En abril y mayo el grupo espera reducir su capacidad, al menos, en un 75%.

IAG prevé un impacto negativo en sus cuentas y está adoptando medi-



Willie Walsh, consejero delegado de International Airlines Group.

das drásticas para recortar gastos y optimizar el flujo de caja. Para afrontar la crisis, el *holding* cuenta con una liquidez de hasta 9.300 millones de euros a través de efectivo, equivalentes de efectivo y depósitos con intereses, así como varias líneas de financiación. Además, reducirá los gastos operativos para mejorar el flujo de caja. Entre otras medidas contemplan despidos temporales, el ajuste de su red de vuelos, recortar y posponer inversiones, así como la suspensión de horas de trabajo e implementación de opciones de vacaciones voluntarias no pagadas. En esta línea, la com-

pañía Iberia, filial del *holding*, presentará un expediente de regulación temporal de empleo (ERTE) para el 90% de la plantilla, inicialmente durante 3

"La evolución que está tomando la pandemia del coronavirus y su impacto en las finanzas del grupo ha derivado en una disminución sustancial de las reservas", según Willie Walsh

meses. Además, los pilotos de British Airways verán su sueldo recortado en un 50%.

En vista de las "excepcionales circunstancias que afronta la industria de la aviación, y en particular la evolución de la situación de España", la aerolínea no ejecutará los cambios que tenía previsto realizar en la cúpula del grupo, tras el anuncio de la retirada de su máximo directivo. Willie Walsh seguirá como consejero delegado del grupo para liderar la respuesta de la aerolínea al nuevo entorno, pese a que estaba previsto que se jubilara el 26 de marzo. Luis Galle-

go, que habría tomado el relevo en IAG, continúa al frente de Iberia.

Iván San Félix, analista financiero de Renta 4, señala que la clave para IAG, igual que para el resto del sector, consiste en estar preparados para aprovechar el inicio de la recuperación y recomendar mantener el valor. En opinión del experto, aún es pronto para conocer el alcance y magnitud del deterioro ocasionado por el Coronavirus. "De momento, esperamos que la situación se haya normalizado para el inicio del tercer trimestre de 2020, el principal trimestre del año para el sector", dice. El analista cree que muchas aerolíneas tendrán serios problemas financieros y que algunas incluso tendrán que solicitar ayuda a los Estados para seguir operando, pero descarta que vaya a ser el caso de IAG. "Creemos que IAG cuenta con una situación financiera sólida para afrontar esta situación al contar con una posición de efectivo y activos líquidos de 7.350 millones de euros y líneas de crédito por valor de 1.900 millones de euros, que suman un total de liquidez de 9.300 millones de euros", explica. No obstante, la situación actual impide que la directiva pueda ofrecer una guía precisa, de momento, sobre la evo-

IAG prevé un impacto negativo en sus cuentas y está adoptando medidas drásticas para recortar gastos y optimizar el flujo de caja

lución del resultado operativo de la compañía a 2020, comenta el analista. Renta 4 tiene el precio objetivo del valor en revisión, desde una valoración de 8,3 euros por acción.

Respaldo de los accionistas

En plena crisis del sector, bajista y pese a la volatilidad del valor, IAG cuenta con un fuerte respaldo de algunos de sus socios significativos. La semana pasada el fondo de inversión Lansdowne International Partners incrementó su participación hasta el 4,592% desde el 2,144% anterior. Unos días antes Orbis Investment Management duplicaba e número de acciones hasta el 2,19% desde el 1,02% anterior afluado el pasado 19 de febrero. También Qatar Airways aumentó su participación en IAG hace un mes hasta el 25,1% desde el 21,4% anterior. En ese momento, las acciones de IAG cotizaban cerca de 8 euros por acción desde entonces han caído en picado hasta los actuales 4,61 euros, lo que supone un desplome cercano al 40% en menos de un mes. Otros grandes accionistas de IAG son Capital Research & Management Company con una participación del 10,013%, y otros fondos como Europacific Growth (5,261%), Invesco (2%) y Citadel que ha reducido su participación hasta 0,948% desde el 1,17% anterior.

A pesar del desplome del 70% en el año, las casas de inversión recomiendan no precipitar las decisiones a la hora de tomar posiciones en Bolsa ya que, aseguran, se esperan fuertes niveles de volatilidad mientras que el Covid -19 no esté controlado. Por otra parte, la agencia de *rating* Moody's ha pursto en revisión todas las calificaciones de la aerolínea, hasta ahora estables, con perspectiva negativa, tanto la de Baa3 a largo plazo, como la de pagarés con vencimiento en 2023 y 2027, en consonancia con otra empresas del sector.

El consenso del mercado mantiene una mayoría de recomendaciones de compra y un precio objetivo de 7,67 euros por acción. No obstante algunas gestoras ya están revisando sus previsiones sobre las compañías. HSBC ha bajado el precio objetivo a IAG, entre otras empresas del sector, hasta los 450 peniques desde los 650 anteriores.

La viabilidad amenazada

■ Las medidas de cuarentena y las restricciones al tráfico de pasajeros, impuestas por la mayoría de países del mundo, para frenar la pandemia del coronavirus, ha puesto al borde del precipicio a muchas líneas aéreas mientras sus reservas de efectivo se van agotando ante la caída de los ingresos que garanticen su continuidad. Las aerolíneas, empiezan a quedarse sin liquidez y la viabilidad del sector está en juego, alerta la

Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Alexandre de Juniac, director general y CEO de IATA ha hecho un llamamiento a los gobiernos para que intervengan de inmediato, ya que, asegura, las aerolíneas se enfrentan a unas pérdidas similares a las de la crisis financiera mundial de 2008/2009. Según sus cálculos, necesitarán entre 150.000 y 200.000 millones de dólares para sobrevivir a la crisis actual. Según un informe

elaborado por los economistas de la asociación, el 75% de las aerolíneas solo dispone de efectivo para hacer frente a sus gastos fijos durante menos de tres meses. En el caso de las firmas de la región Asia Pacífico y Norteamérica el efectivo se reduce a poco más de un mes. Los últimos acontecimientos, con las grandes economías europeas en estado de alarma y medidas de confinamiento de sus ciudadanos, han superado incluso sus peores estimaciones

realizadas el pasado 5 de marzo, semanas antes de que comenzaran las grandes restricciones al desplazamiento de ciudadanos en Europa y Estados Unidos, según el informe. La crisis va a acelerar también los procesos de consolidación de la industria del transporte aéreo a nivel global, asegura el directivo. "Ya se están viendo cierre de aerolíneas y concentraciones para formar grupos más grandes para poder sobrevivir", ha señalado.