

Analistas enjuician efectos de plan de reorganización de la aerolínea:

# Accionistas de Latam afrontarían negativo escenario y acreedores podrían obtener 66% de firma

La extrema dilución de los accionistas de la compañía anticipa un fuerte impacto sobre sus títulos, aunque su estructura de costos sería más liviana a futuro.

LUIS MUSQUIZ

Los accionistas minoritarios de Latam Airlines —compañía ligada al grupo Cueto, Qatar Airways y Delta— podrían enfrentar un complejo escenario, tras la presentación del plan de reorganización de la firma, en el marco del proceso de reestructuración bajo el Capítulo 11, que lleva en Estados Unidos.

La fórmula para salir del proceso de reorganización incluye la inyección de US\$ 8.190 millones mediante nuevos recursos, bonos convertibles y deuda.

Este duro panorama para los minoritarios se explica por la significativa dilución —de 99,9%— que afectará a todos los accionistas actuales de la compañía, quienes apenas retendrán un 0,1% de la propiedad.

Según el gerente de inversiones de Quest Administradora General de Fondos, Gutenberg Martínez, “los títulos de los actuales accionistas y, por tanto, el valor que ellos tienen de la firma se va prácticamente a cero. Para cualquier persona que tenga acciones de Latam, se trata de una noticia muy mala y que, eventualmente, no está completa-

mente incorporada”.

El gerente de estudios de Renta 4 Corredores de Bolsa, Guillermo Araya, aseveró que se trata de una “eliminación virtual de los antiguos accionistas. En términos legales, no se están eliminando, pero es una virtual eliminación desde lo económico”.

Felipe Mercado, socio de DVA Capital, también espera un importante impacto. “Los accionistas minoritarios de la compañía quedarán en una posición muy disminuida, con el consecuente impacto en su participación sobre las utilidades de la ‘nueva’ Latam Airlines”. Aseguró que “el aumento de capital por US\$ 800 millones está respaldado por los accionistas soporantes (el grupo Cueto, Qatar y Delta) y Evercore, lo que sugiere una preocupación respecto a una baja concurrencia por parte de los minoritarios”.

Respecto de los títulos de Latam, Juan Francisco Muzard, gerente general de Betastock, adelantó que “prima su fuerza de mediano plazo bajista y, fluctuando bajo \$1.192, debemos estar atentos a un posible rompimiento bajo \$680, que apoyaría una posible mayor caída hacia



A causa de la pandemia, que provocó una fuerte crisis en toda la industria aérea, Latam Airlines se acogió voluntariamente a reorganización financiera en Estados Unidos, según las normas del Capítulo 11.

los mínimos históricos de \$157 a \$340, alcanzados en los años 1998 y 2002, respectivamente”. Una opinión similar tiene Felipe Mercado, quien pronostica que “veremos bastante volatilidad y es probable que la acción llegue a un mínimo nunca antes visto”.

En tanto, Martínez sostuvo que “la acción debería perder gran parte de su valor”.

Ayer, a través de una conferencia, el CEO de Latam Airli-

nes, Roberto Alvo, explicó que “tenemos el 70% de las acreencias comprometidas para votar en favor del plan y un poco más del 50% de las acciones comprometidas para aprobar este plan”.

Dichas negociaciones fueron encabezadas por el mediador Allan Gropper —tal como lo adelantó “El Mercurio”—, profesional de dilatada trayectoria en juicios de bancarrotas.

El ejecutivo también sostuvo



“Este plan tiene el apoyo de un grupo de acreedores que representan el 70% de las acreencias de Latam, y de un grupo de accionistas que representan la mitad de las acciones de Latam”.

ROBERTO ALVO  
CEO DE LATAM AIRLINES

rior, sin perjuicio de lo que ocurra una vez que la compañía salga de este proceso. En cuanto al pago del DIP (*debtor in possession*, en inglés), mecanismo de financiamiento que utilizó Latam tras acogerse al Capítulo 11, Alvo aclaró que “el DIP debe ser pagado como condición previa a la salida del Capítulo 11. Una vez que se hayan suscrito los bonos convertibles más las acciones, la firma tendrá los recursos para pagar el DIP”.

En tanto, hay voces que manifiestan que la “nueva” Latam contará con una estructura de costos mucho más liviana, que le ayudará a enfrentar de mejor manera la incertidumbre que reina en el transporte aéreo.

Según Araya, de Renta 4, “Latam será una empresa más eficiente. Tendrá una estructura financiera tipo *low cost*”. A su vez, Alvo aseguró que “esta es una estructura financiera más sólida que la que tenía el grupo antes del inicio de la pandemia”.

que “los accionistas actuales y los minoritarios podrán suscribir los derechos preferentes de los instrumentos que estamos emitiendo y —en la estructura que estamos presentando— si se suscriben todos los bonos, los acreedores tendrán aproximadamente un 66% de la propiedad y los accionistas actuales, tanto soporantes como los minoritarios, aproximadamente 33% de la propiedad”. Lo ante-