

Por escalada en los precios: Los tres cambios que el combustible provocaría en las proyecciones de Latam Airlines

Margen
operacional,
Ebitda y plan de
crecimiento son
las tres variables
bajo presión.

MARCOS BARRIENTOS

El 3 de febrero, Latam Airlines Group puso por escrito que estimaba pagar US\$ 90 por barril de *jet fuel* durante 2026. Ese número, sin embargo, ya no existe: el combustible cotiza hoy en US\$ 179 el barril, una diferencia de 99%. La aerolínea publica sus resultados del primer trimestre en menos de 14 días y con ellos tendrá que anunciar cuánto de ese cálculo inicial sobrevivió.

Los analistas esperan un ajuste a las proyecciones de la firma (*guidance*), aunque no hay acuerdo en la magnitud del recorte. United

Airlines ya anunció un recorte de 5% a su capacidad y rebajó sus estimaciones de utilidades por acción; Lufthansa canceló 20.000 vuelos para reducir el consumo de *jet fuel*.

Goldman Sachs rebajó su Ebitda estimado para 2026 en 32%, a US\$ 3.144 millones, frente al *guidance* de Latam de entre US\$ 4.200-4.600 millones. El banco redujo el margen Ebitda desde 29% a 18,9%, y el margen operacional desde 16,9% a 7,2%, versus el rango de 15%-17% de la aerolínea. "Dependiendo de la evolución del conflicto, el ajuste en el *guidance* del margen operacional podría llegar a situarse desde el 15%-17% actual hasta 13%-14%", dice Eduardo Villablanca, *managing partner* en Cordillera Advisory. "El Ebitda podría llegar a un

rango de US\$ 3.900-4.300 millones aproximadamente".

"Latam va a tener que ajustar tres cosas en su *guidance*, siendo lo primero y más obvio el margen operacional, porque ese rango de 15%-17% que proyectaron en diciembre/febrero ya no cuadra con un *jet fuel* que lleva dos meses oscilando cerca de los 100 dólares el barril", estima Jaime La Paz, analista de mercados de Zesty. "Lo más realista sería verlo converger hacia el rango de entre 12%-14%".

"De ahí se desprende naturalmente el segundo ajuste, que es bajar el Ebitda proyectado en unos 300 a 500 millones de dólares, dejándolo en torno a un rango de entre US\$ 3.900-4.200 millones", sostiene La Paz. "El tercero, que es quizás el más interesante desde el punto de vista estratégico, es revisar el plan de crecimiento".

"Con el combustible represen-

tando cerca de un tercio de los costos y un petróleo en torno a US\$ 100, la presión sobre la rentabilidad es evidente", sostiene Francisco

Huilipan, CEO de TradersAcademy. "Si bien la compañía ha mostrado capacidad de traspasar parte de este aumento a tarifas sin afectar la demanda en el corto plazo, ese efecto tiene límites".

"Si volar es más caro por el petróleo, la aerolínea tiene que traspasar ese costo al *ticket* del pasajero, en medio de una posición de liderazgo brutal en la región que le da un fuerte poder de fijación de precios", dice Carlos Guayara, cofundador de Trii.

Así, otro tema a monitorear es "si ellos siguen viendo una demanda fuerte a pesar de los incrementos en los pasajes o no", afirma Horacio Herrera, analista en MBI Corredores de Bolsa. "Y también saber en cuánto será el incremento en los costos que se pueda traspasar a precios", recalca.

EL MERCURIO

Inversiones

www.elmercurio.com/inversiones