



FOTO ANDRÉS PÉREZ

El fantasma de la dilución que persigue a los actuales accionistas de Latam

La acción de la aerolínea continuó en caída libre ayer, y más de algún inversionista retail se pregunta si seguir comprando o no. Lo cierto es que de resultar exitoso el proceso, los mayores accionistas serán los acreedores.

JUAN MANUEL VILLAGRÁN

—Luego que Latam Airlines y sus filiales –exceptuando Brasil, Argentina y Paraguay– anunciara que se acogieron a la ley de la banca-rotta estadounidense, el precio de sus acciones no ha parado de desangrarse. En sólo dos días se ha destruido prácticamente dos tercios de la capitalización bursátil de la aerolínea, pasando de US\$ 1.508 millones del cierre del lunes a menos de US\$ 540 millones actuales. Su papel vale hoy \$711, lejos de los más de \$14.300 que se cotizó en marzo de 2012.

Pese a la caída libre de su cotización bursátil, sus papeles han sido los más transados de

hoy en la Bolsa de Comercio de Santiago.

En entrevista con Pulso, el CEO de la línea aérea, Roberto Alvo, sentenció que “tenemos también el apoyo de Qatar y de la familia Cue-
to; que son accionistas y que vale la pena decirlo: perdi-
eron todo, todo lo que habían invertido antes”. La gran pre-
gunta que están haciendo muchos inversionistas retail es “¿conviene comprar acciones de Latam Airlines?” o “¿qué pasará si yo tenía acciones de la compañía, tam-
bién lo perdí todo?”.

El principal asunto es que habrá una dilución relevante de los actuales accionistas. Esto, porque los antiguos y nuevos acreedores (los que

LOS NÚMEROS EN BOLSA

540

Millones de dólares es el valor bursátil de Latam Airlines.

\$711

Fue al precio que cerró ayer el precio de la acción de Latam, con un retroceso de 44,45% en el día.

aporten en esta etapa, como lo comprometieron los Cue-
to y Qatar) podrán convertir sus préstamos en acciones, diluyendo a un mínimo a quienes hasta ahora participaban en Latam y no hayan aportado nuevos fondos en este nuevo proceso. Esto, considerando que los pasivos suman US\$10.300 millones (menos el descuento que se logre), mientras el patri-
monio bursátil hoy es US\$540 millones.

El gerente de renta variable de Vantrust, Cristián Araya, estima que los niveles de dilución en la propiedad de los accionistas de Latam Airlines “dependerá de la letra chica de los préstamos preferenciales y de los eventuales pa-

quetes de ayuda que puedan inyectarle a la compañía, pero de que habrá dilución de los accionistas, la habrá”.

En tanto, el socio de MBI, Germán Guerrero, afirma que “aquí va a haber una dilución muy grande, porque cuando la acción ha caído 85%, ya para los accionistas antiguos da más o menos lo mismo”. En tanto, complementa que “para el que compra hoy, hay una diferencia enorme, esto tiene mucho del valor de una opción hoy, ahí está gran parte del valor”.

“Con el Capítulo 11 las acciones valen cero –si es que los acreedores se quedaran con el patrimonio de la compa-ñía, por lo que al entrar los Cue-
to y Qatar Airways a esta re-organización como acreedores con este financiamiento de US\$ 900 millones, van a asegurar un porcentaje de la propiedad importante de la empresa post reestructura-
ción”, indica un ejecutivo que ha protagonizado este tipo de procesos en la región.

Por ello, otros accionistas relevantes, como Bethia o las AFP, están analizando si acudir con financiamiento o no.

¿CONVIENE COMPRAR AHO- RA?

El gerente de renta variable de Vantrust, Cristián Araya, explica que “comprar acciones de Latam Airlines, es comprar acciones de una compa-ñía en insolvencia fi-
nanciera y no se tiene certeza si la empresa se terminará acogiendo al Capítulo 7 –su di-
solución– o no. Hoy ponerle probabilidad de ocurrencia cero a ese escenario sería so-
berbia pura (...) Comprar accio-
nes de Latam hoy es lo más cercano a ir al casino”. **P**