

El leasing de aviones: las claves del modelo que sustenta al negocio aéreo

Hay un axioma en el mundillo turístico que dice que si un medio de vuela o navega, su flota debe estar alquilada. Sin embargo, históricamente, las aerolíneas han comprado sus aviones, aunque muchas compras se tildaron como “arrendamiento financiero”, con las cuotas disfrazadas como pagos de alquiler con el fin de hacerlos deducibles de impuestos. Pero en los últimos tiempos, las aerolíneas se están convirtiendo cada vez más a “operadoras” de los leasings, a las que en realidad alquilan los aviones, ya que estas empresas son las que asume el riesgo de cualquier caída en el precio de sus activos de segunda mano.

Actualmente, más de un tercio de la flota de las aerolíneas del mundo está alquilada, y parece probable que la proporción siga creciendo. Pablo Sheridan, de Ascend, una consultora de aviación, estima que de los cuatro propietarios de aviones de pasajeros más importantes del mundo, dos son arrendadores: GECAS, con 1.732 aviones, y ILFC, con 1.031, por encima de Delta (800) y American Airlines (775). La principal cuota de las ventas de los fabricantes como Boeing y Airbus son de empresas de leasing, con la previsión de que esta tendencia vaya creciendo. Según publica The Economist, ALAFCO, un leasing de Kuwait, gastó en noviembre a precio de catálogo 4.600 millones de dólares (3.500 millones de euros) en medio centenar de A320neos.

Una de estas grandes “compañías aéreas sin pasajeros”, RBS Aviation, fue adquirida esta semana por Royal Bank of Scotland, un banco rescatado por el Estado Británico. También, un consorcio liderado por el japonés Sumitomo Mitsui se comprometió al pago 7.300 millones de dólares (5.550 millones de euros), en una muestra del interés de los bancos asiáticos en entrar en la financiación de aviones, como las instituciones occidentales que ahora copan este mercado. China Development Bank lanzo una oferta que no fructificó sobre RBS Aviation y parece probable que ahora busque comprar otra empresa de leasing de aviones. Cabe recordar que el Banco de China compró una firma de leasing de Singapur justo antes del estallido de la crisis financiera. Así, el negocio del leasing cuenta con buenas perspectivas, según asegura Philip Baggaley de Standard & Poor, ya que las aerolíneas carecen de dinero para financiar sus grandes planes de renovación de flota, y no pueden acceder a préstamos baratos para la compra de nuevos aviones.

Cada vez se están volviendo más habituales las ofertas de aerolíneas por las que venden parte de su flota en propiedad a una firma de leasing para alquilarles los aparatos (sale-and-leaseback) de nuevo, teniendo como caso más reciente la tentativa de Air France-KLM de acometer esta operación por un 700 millones de euros. Por ello, el jefe de RBS Aviation, Peter Barrett, considera que la aviación es cada vez más como el negocio hotelero, donde existe un tipo de firma que se especializa en la posesión de los activos, mientras que es un operador el que lo explota. Sin embargo, existe una diferencia importante, y es que el dueño de un hotel no puede apoderarse de sus instalaciones en caso de que un hotelero se salte el pago de la renta, mientras que las empresas de leasing, en casos así, sí que consiguen traer de vuelta sus aviones, lo que hace al negocio menos arriesgado.

El modelo, sin embargo, es más válido para aerolíneas pequeñas y jóvenes, que carecen de capital, que para las grandes compañías tradicionales, ya que, según Nat Pieper, que se encarga de supervisar la planificación de la flota de Delta, para las líneas aéreas históricas sale más rentable comprar aviones si se operan plenamente en su vida útil de más o menos 30 años. Entonces, como ocurre con las casas, tal y como revela el semanario británico, la compra sale más a cuenta que el alquiler a largo plazo, con lo que se puede concluir que el auge de los leasings es un reflejo de cómo los proyectos a corto plazo en el sector aéreo se van convirtiendo en la norma.

Según Ascend, en 2011, casi el 65 por ciento de la flota de fabricantes occidentales estaba en régimen de propiedad para las aerolíneas, mientras que este porcentaje rondaba el cien por cien en 1980.

