



SECCIONES

EL TIEMPO

MI SUSCRIPCIÓN

CARLOS

MIS NOTICIAS

ECONOMÍA

FINANZAS PERSONALES

EMPRESAS

SECTORES

SECTOR FINANCIERO

Compartir



'Suramérica puede ser una potencia en biocombustibles'

Roberto Alvo Milosawlewitsch es el CEO de Latam Airlines desde abril 2020.

FOTO: Cortesía Latam

sector aereo y acerca de sus apuestas y tendencias medioambientales.

(Siga leyendo: Multas a las que se exponen pasajeros que no se bajaron de avión de Latam).

Temas relacionados

LATAM ABR 08



Nace Infinity Gaming Media, un 'holding' con operación en Latam

LATAM ABR 06



Multas a las que se exponen pasajeros que no se bajaron de avión de Latam

Ponte al día

Lo más visto

08:59 P. M. GUSTAVO PEDRO

El llamado de Petro a proteger la soberanía de la amenaza del crimen transnacional



04:31 P. M. GUSTAVO PEDRO

Atención: Petro suspende órdenes de captura a jefes negociadores del Eln



10:56 P. M. SELECCIÓN COLOMBIA...

Colombia se despidió del Mundial Sub-20 femenino: no pudo marcarle a Brasil



11:27 A. M. ASESINATOS EN BOGOTÁ

Identifican a las cuatro personas asesinadas y halladas en camioneta Toyota



12:00 A. M. SALUD

¿Cuál es el mejor horario para tener sexo, estudiar o hacer ejercicio?



Reciba noticias de EL TIEMPO desde Google News

EL TIEMPO Boletines

MÁS BOLETINES >

Recibe la mejor información en tu correo de noticias nacionales y el mundo

- 🔗 **La defensa de los bienes públicos globales, la tarea del siglo XXI**
- 🔗 **La NASA identifica trece posibles regiones para un futuro alunizaje humano**

Latam es la compañía aérea más grande de A. Latina. ¿Nos podría resumir qué es Latam en cinco datos?

No solo es la más grande de A. Latina, es la más grande en el hemisferio sur. Tenemos un poco más de trescientas aeronaves, transportamos más de 6 millones de pasajeros al mes, somos la décimo segunda empresa del mundo con más vuelos al día, 1.400, y 30 mil personas trabajan en Latam.

¿Le va bien a Latam hoy en Colombia?

Entramos al país, a través de la compra de Aires, a fines del 2010. Comenzamos con cerca del 10 por ciento del mercado y hoy tenemos el 24. Para nosotros es un proyecto estratégico.

¿Cómo ve el mercado aéreo colombiano?

La pandemia ha sido un periodo difícil, y si bien el mercado colombiano se ha recuperado más rápidamente que otros, en este momento hay dos desafíos importantes: el alto precio de los combustibles y la devaluación de la moneda colombiana, dos cosas que afectan, pues gran parte de nuestros costos son en dólares, y la gente que vuela con nosotros gana en pesos. Pero **quiero subrayar que entendemos nuestra operación en Colombia como un proyecto a largo plazo.**

¿Qué quiere decir eso?

Que si bien a lo largo de estos 10 años hemos tenido buenas épocas y otras no tan buenas, **vemos con mucho optimismo el desarrollo de Latam en Colombia y lo que podemos aportarle a la sociedad colombiana más allá de simplemente transportar personas.** Por ejemplo, hoy somos uno de los operadores cargueros más grandes: llevamos cerca del 30 por ciento de las flores colombianas a EE. UU. y a Europa.

(Le puede interesar: [Viaja a Galicia: Esto es lo que debe saber a la hora de comer y dormir](#)).

¿Se puede decir que Colombia es el segundo mercado más importante para Latam, después de Brasil?

Colombia es hoy el segundo mercado interno más grande de Suramérica, después de Brasil. Cerca del 50 por ciento de nuestra operación e ingresos están en Brasil. Y Chile es el segundo mercado más importante para nosotros, sumando los vuelos internacionales.

- He leído y autorizo [Términos y Condiciones](#) de este portal.
- He leído, entendido y autorizo la [Política de Tratamiento de Datos](#) de CASA EDITORIAL EL TIEMPO S.A. y su [Política de datos de Navegación/cookies](#).

¿La expectativa que tienen con Colombia es que ese mercado interno siga creciendo?

En general, los mercados en Suramérica están subdesarrollados. Antes de la pandemia, en Chile había un pasajero por habitante al año en los vuelos nacionales. En Colombia esa cifra era de 0,6; en Argentina, de 0,4, y en Brasil, de 0,5. Mientras que en EE. UU. y Europa esa cifra es de dos vuelos y medio al año. Además, en la región tenemos distancias grandes y no hay sistemas de conectividad alternativos. **El transporte terrestre en Colombia, por ejemplo, es complejo, por la geografía. Así que es claro que la industria aérea tiene un rol importante que jugar y un potencial de crecimiento.**

¿Qué nos falta para eso?

La gran traba que vemos en general en la región es la infraestructura. Tenemos aeropuertos con una capacidad que es limitada y proyectos de inversión en el sector cuyos plazos de ejecución son más largos que lo que demanda el mercado. Y cuando hablamos de sector aéreo hablamos de desarrollo. No obstante, Colombia viene creciendo, **hoy tiene cerca de 34 millones de pasajeros en vuelos nacionales y su potencial en turismo es importante.** Así que vemos con bastante optimismo el desarrollo hacia adelante.

¿Cómo va la alianza con Delta, cuándo comenzaría en forma?

La alianza con Delta ha tenido que pasar por un proceso de aprobación regulatoria en distintos países, ya tenemos las de Brasil, Chile, Colombia y Uruguay, y una preaprobación del Departamento de Transporte de Estados Unidos. Esperamos su resolución definitiva, que debería salir en las próximas semanas.

(Lea también: [Congreso Nacional de Anato estudiará 'el desafío del nuevo turismo'](#)).

¿Qué va a implicar esto para el pasajero de Latam?

Que los pasajeros colombianos van a tener acceso directo a los más de 150 destinos de EE. UU. a los que vuela Delta, más sus rutas en Canadá. Con lo cual Latam se va a convertir es una muy buena alternativa para viajar a esos dos países.

¿Le temen a la integración de Avianca con Viva?

Seguimos la noticia con atención –hasta ahora se conocen pocos detalles– porque la infraestructura en ciertos lugares, como en el caso de Bogotá, es limitada; porque nosotros tenemos el interés de crecer y porque otras compañías seguramente también. Y el tema aquí es **cómo este proceso les mantiene a los pasajeros colombianos la mayor cantidad de opciones a la hora de volar y cómo se garantiza que la gente pueda decidir**

libremente con quién vuela y cómo quiere viajar.

¿Han pensado en hacer nuevas adquisiciones de aerolíneas?

Hoy estamos concentrados en salir de nuestro proceso del capítulo 11, que es lo más importante, y todavía la pandemia y sus efectos no han terminado. Latam alcanzó más o menos el 75 por ciento de su operación prepandemia en el segundo trimestre, y para el tercero esperamos un poco más del 80, así que ahora el foco está en asegurar que podamos restablecer nuestra operación. Pero **pienso que la pandemia ha tenido un impacto importante sobre muchos operadores y que la estructura del sector va a cambiar**. Lo vimos en las grandes crisis de la industria aérea en el pasado: en el 2001 con lo de las Torres, en el 2008 con la crisis financiera, y en ese sentido puede ser que haya oportunidades más adelante. Las exploraremos en su momento.

¿En qué va el proceso de salida del capítulo 11 de la ley de quiebras de EE. UU., para cuándo calculan que estaría cerrado este tema?

Ha sido un proceso un poco más largo de lo que pensábamos. Llevamos casi dos años y medio en el capítulo y tuvimos desafíos importantes, como encontrar una manera de juntar la ley estadounidense y la ley chilena en una sola estructura. Lo logramos, tenemos ya la confirmación del juez sobre el plan y estamos en la última etapa del proceso. Vamos a emitir bonos convertibles y acciones y estamos registrando esos instrumentos. Creo que en el cuarto trimestre del 2022 habremos terminado el proceso de reestructuración.

(Le recomendamos leer: [Malta: lo que debe saber para descubrir este mítico destino del Mediterráneo](#)).

¿Cómo es el esquema de inversión que demanda esta salida?

Hemos logrado comprometer cerca de 8.000 millones de dólares en recursos. Un poco más de 5.500 millones van a ser de capital y hay dos grandes grupos que aportarán: unos son acreedores de la compañía, que comprometieron un poco más de 3.500 millones de dólares, y el otro son tres accionistas importantes de Latam, que son Delta Airlines, Qatar Airways y la familia Cueto, que ha estado involucrada en el desarrollo de la empresa por casi tres décadas. Estos tres actores comprometieron 1.900 millones de dólares adicionales y van a quedar con un 27 por ciento de la propiedad; los acreedores, con un 55, y el resto serán las acciones que ofreceremos al mercado. Y a eso se suman US\$ 2.250 millones de deuda, que van a ser de deuda nueva.

¿Va a cambiar la estructura de la propiedad?

Va a ser distinta, definitivamente. Este grupo grande de acreedores va a ser un inversionista nuevo y mayoritario en Latam. Pero lo más importante de todo es que en estos momentos, en un mundo convulsionado con la guerra de Ucrania, con un covid-19 que no termina del todo y con la preocupación por una eventual recesión, **tener 8.000 millones de dólares comprometidos en recursos es algo que habla muy bien del trabajo que hemos hecho**, de lo que hemos construido y de la confianza que existe en el futuro y desarrollo de Latam.

Se han fijado la meta de ser carbono neutral para el 2050: ¿cómo van a lograr esto?

Vamos por un camino distinto y me gustaría explicarlo. Yo podría haber dicho: 'Salgamos a comprar bonos de carbono en el mercado y compensemos parte de nuestras emisiones'. Pero qué habríamos hecho realmente: ¿firmar un cheque para quedarme con un papel que me limpia la cara, hasta cierto punto? Hace cuatro años tomamos la decisión de no ir por ese camino y de que tenemos que contribuir seriamente a la sostenibilidad.

¿Y cuál es su ruta?

La decisión que tomamos es involucrarnos. Por eso tenemos un plan de protección de 200.000 hectáreas en la Orinoquía colombiana, que empezó hace un año y consiste en preservar un ecosistema importante; pero no simplemente para obtener los bonos que se emiten a través de la captura de CO2: aquí lo que nos hemos propuesto es proteger un territorio que de otra manera estaría siendo progresivamente destruido.

(De su interés: [Mi pasión por el Galeras, y su santuario de flora y fauna](#)).

¿Y esto cómo funciona en la práctica?

Las 190 familias que están involucradas en ese proyecto reciben un ingreso adicional gracias a los bonos de carbono que Latam les compra, lo que hace que no tengan que pensar en deforestar, en ganadería extensiva o en producciones agrícolas que degradan el suelo y el entorno natural, como el arroz y el maíz, para poder sobrevivir. Y en esto intervienen otros actores como Usaid, la Fundación Pantera, que cuida a los grandes felinos de la región, y otras organizaciones, porque la idea es garantizar que, a través de estas familias, se preserve todo el ecosistema.

¿Han pensado en hacer más proyectos como este en Colombia?

Definitivamente. Colombia tiene varias cosas importantes. Primero, un sistema regulatorio legal que nos permite desarrollar este tipo de proyectos con tranquilidad jurídica, algo clave, porque son proyectos a largo plazo. No vamos detrás de bonos de carbono a corto plazo, porque al final no sirve de nada mantenerlos en existencia durante cinco años para luego venderlos en

nada mantener un ecosistema durante cinco años, para que en el sexto se destruya. Además, **Colombia tiene una de las biodiversidades más ricas del planeta y muchos de sus ecosistemas están en riesgo, por la deforestación**, el impacto que tiene en los cursos de agua la **minería** que ahora llaman ahora de 'supervivencia' y otros factores. Aquí hemos encontrado los espacios. No todos los países de la región ofrecen lo mismo.

Ustedes tienen un proyecto cero plásticos de un solo uso en sus aviones. ¿Marcha bien?

Adoptamos el compromiso de eliminar el 100 por ciento de nuestros plásticos de un solo uso al 2023. Y vamos bien, el 60 % lo vamos a tener eliminado a fines de este año. Esta semana inauguramos el nuevo servicio de economy, y todos los elementos de ese servicio son reciclables o sostenibles. Por ejemplo, las bandejas ahora son de plástico reciclable. Los cubiertos ya no son de plástico, son de bambú. Vamos a compostar todos los residuos que podamos compostar. Y la meta es que a partir del 2027 Latam no genere basura. Es decir, todo lo que hagamos, o encuentra una vuelta a la economía a través de la economía circular o va a ser reciclado o va a ser, como en el caso de los residuos orgánicos, compostado.

Otra de sus metas es usar al menos un 5 % de biocombustibles en sus vuelos para el 2030... ¿Eso ayuda en algo?

El desafío más grande de la industria es la descarbonización. Pero hoy no existe un sistema de propulsión diferente. El hidrógeno está a cuatro o cinco décadas de distancia, y los aviones eléctricos podrían funcionar, pero para aviones chicos. Así las cosas, a corto plazo vamos a tener que seguir con una tecnología parecida y, por lo tanto, si queremos llegar a la descarbonización en el año 2050, hoy no hay otra alternativa que los biocombustibles. En el caso de la aviación se llaman SAF (sustainable aviation fuels). ¿Cuál es el problema? **Que hoy no se produce un litro de SAF en Suramérica. Y el poco que se produce, que es el 0,2 por ciento de las necesidades mundiales, se hace en EE. UU. y Europa. Además, son tres o cuatro veces más costosos que uno de origen fósil.** Pero hay que romper este ciclo perverso de que como es caro, no se produce ni demanda.

(Siga leyendo: [Aerolínea pide a sus gerentes que trabajen como operadores de equipaje](#)).

¿Y cómo se logra eso?

Nosotros tomamos la decisión de que de aquí al 2030 el 5 % de nuestro combustible sea sostenible porque queremos enviar un mensaje: creemos, firmemente, que Suramérica tiene las mejores condiciones del mundo para producir biocombustibles. Solo el residuo de la caña de azúcar en Brasil permitiría suplir el 100 % de la demanda de combustible para el mercado interno de ese país. De Colombia no he visto ningún estudio que nos permita establecer el potencial, pero no tengo ninguna duda de que deber de ser gigantesco. Tenemos todas condiciones para hacerlo. pero no tenemos

políticas públicas en ese sentido, carecemos de incentivos en pro de esta meta, teniéndolo todo para ser líderes mundiales en la materia. La sostenibilidad no es simplemente limitar las emisiones. Hablo de que podríamos aportar a ella generando en esta parte del mundo una industria nueva y con un potencial de compra tremendo.

El nuevo gobierno colombiano tiene una política muy cercana a lo que propone. ¿Ve esto como una oportunidad?

Aquí la clave es construir la alternativa. Porque sin ella qué vamos a hacer. ¿Parar toda la economía? Lo interesante sería ver una política que, de la mano de buscar bajar la producción de combustibles fósiles –y en esto estoy de acuerdo con el gobierno del presidente Petro–, tengamos una política pública que estimule y desarrolle la producción de biocombustibles, que permita un reemplazo, una transición que funcione bien, sin sobresaltos ni riesgos de ninguna clase para el sector productivo.

VÍCTOR MANUEL VARGAS SILVA
EDITOR DE LA EDICIÓN DOMINGO

Otras noticias

-Seis ciudades del mundo que 'nunca duermen': ¿las visitaría?

-Cambio climático restringe el acceso a lugares turísticos icónicos

-¿Habrá Fórmula 1 en Barranquilla? Ministra del Deporte de Gustavo Petro responde



VÍCTOR MANUEL VARGAS SILVA
20 de agosto 2022, 11:15 P. M.



DESCARGA LA APP EL TIEMPO
Personaliza, descubre e infórmate.

App Store

Google play

AppGallery

PUBLICIDAD

Descubre noticias para ti

