

11 Octubre, 2023



## Aerolíneas

Roberto Alvo (Latam):  
“La integración será  
positiva en Europa”

—P9

11 Octubre, 2023



# Roberto Alvo “La integración aérea será positiva en Europa, donde Latam quiere tener socios de largo plazo”

**El mayor grupo de aerolíneas de Sudamérica analiza el tablero de juego europeo para crecer en oferta y establecer nuevas alianzas ▶ Su primer ejecutivo urge políticas para la descarbonización**

J. F. MAGARIÑO  
MADRID

**E**l 4 de noviembre se cumplirá un año de la salida de Latam Airlines del proceso de reestructuración bajo el Capítulo 11 en Estados Unidos. Su consejero delegado, Roberto Alvo, habla del “proceso más duro de la historia” de una compañía que compra aviones de nuevo, baraja volver a la Bolsa de Nueva York y espera pagar próximos dividendos. Alvo, que paró la semana pasada en Madrid para participar en un congreso de IATA sobre sostenibilidad, defiende los movimientos de integración del sector aéreo en Europa, incluida la toma de Air Europa por Iberia, y abre su grupo a nuevas alianzas a este lado del Atlántico.

**Hay tres procesos de fusión en marcha en Europa que desafían a la actividad de largo radio de Latam: Lufthansa se queda ITA; Iberia va a por Air Europa, y Portugal venderá el control de TAP. ¿Cómo lo ve?**

La integración aérea en Europa será positiva para la industria y también para los pasajeros. El sector es muy competitivo y el europeo es un mercado abierto. Latam tiene una red muy importante en Sudamérica y vuela a Barcelona, Madrid, Milán, Roma, Londres, París, Fráncfort y Lisboa. Esta es una de nuestras áreas de desarrollo más importantes. Veremos cuáles son las opciones más interesantes porque queremos tener socios de largo plazo en Europa. Estamos analizando las mejores alternativas.

**¿No es una respuesta de manual o políticamente correcta?**

Latam está acostumbrada a competir en nuestra región con las líneas aéreas más importantes del mundo. Tenemos mucho que aportar a quienes vienen a Sudamérica y estamos encantados de tener conversaciones en busca de beneficios mutuos. Insisto en que la consolidación es sana y añado que Europa lleva retraso respecto a otras partes del mundo en este sentido. No es un riesgo, sino la evolución natural del mercado.

**Años atrás intentaron un acuerdo de negocio compartido con**

**IAG, que fue tumbado por autoridades chilenas. ¿Ese proyecto está enterrado o volverá a intentarlo?**

Los acuerdos de negocio con IAG y American Airlines fueron rechazados por la Corte Suprema de Chile. Esa es la decisión judicial que tenemos sobre la mesa y no veo una alternativa para cambiar ese precedente en el corto plazo.

**¿Ve fracasado el modelo del bajo coste en el largo radio tras la caída de Norwegian y el repliegue de IAG con Level?**

Las experiencias demuestran que no se ha dado con la fórmula para explotar el *low cost* en el largo radio. No sé si en el futuro se encontrará, pero las características del negocio son muy distintas a las del corto radio, donde sí triunfa el bajo coste.

**¿Está preparado el transporte aéreo para afrontar un desafío como la descarbonización tras el zarpazo de la pandemia? El escenario de tipos de interés no ayuda a empresas que han salido endeudadas de la crisis.**

En 2050 miraremos atrás y veremos que el mayor reto del sector en la primera mitad del siglo XXI no habrá sido el Covid, sino la búsqueda de la neutralidad en carbono. Nuestra industria es la más difícil de descarbonizar porque, a día de hoy, no tenemos alternativas viables. El desafío es complejo, pero no hay otra opción: tendremos que trabajar fuerte para alcanzar los objetivos ambientales. Eso sí, tal desafío requiere políticas públicas concretas y apoyo. Es necesario un marco que en lugares como Latinoamérica aún no tenemos. Con todo, el planeta no puede esperar y soy optimista respecto a que alcanzaremos la neutralidad en carbono de aquí a 2050. Nadie tiene la respuesta completa sobre cómo se hará y, aunque los combustibles alternativos para aviación (SAF) van a ayudar de forma determinante, debemos encontrar la manera de capturar carbono, ya sea por métodos naturales o industriales. No habrá una sola solución.

**EE UU apoya a productoras de combustible sostenible y aerolíneas; la UE está siendo más tímida en su respaldo a la reconversión de la industria energética,**



PABLO MONGE



**Estamos estudiando cuál sería el momento ideal para volver a cotizar en Nueva York, donde ganamos en liquidez y visibilidad**

**y en Latinoamérica el retraso es patente...**

Hasta ahora no se ha producido un solo litro de SAF en Latinoamérica y carecemos de políticas públicas sólidas que permitan a los productores potenciales de SAF pensar en sus inversiones con tranquilidad, y a nosotros asumir compromisos. Se trata de una región con pocos pasajeros entre sus habitantes, todavía bastante subdesarrollada y con condiciones geográficas muy dispares. En muchas ocasiones no hay modos de transporte alternativos, como sí sucede en Europa, para cubrir grandes distancias. La tarea, por tanto, es sostener el

desarrollo de la industria aérea al tiempo que cuidamos el entorno. Desde nuestro papel de líderes estamos promoviendo todo este debate. En alianza con Airbus financiamos un estudio del MIT, que estará listo a principios de año, para el diseño de políticas públicas sobre la descarbonización en Chile, Ecuador, Colombia, Brasil, Perú y México.

**¿Esas dificultades económicas en su región fueron decisivas en la crisis financiera de Latam?**

Como le decía, Sudamérica es relativamente pobre y tiene muchas prioridades. Latam acabó en el Capítulo 11 durante la pandemia [en mayo de 2020] porque los Gobiernos no nos ayudaron. No tenían los recursos para hacerlo, a diferencia de lo que pasó en Europa o en EE UU.

**Una vez superado lo que en España se conoce como proceso concursal, Latam vuelve a comprar aviones. ¿Cuál es la foto actual? ¿Faltan pasos para consolidar la recuperación?**

El del Capítulo 11 fue un periodo tremendamente difícil para Latam y sus accionistas, que lo perdieron todo. La reestructuración nos ha permitido salir fortalecidos: recortamos la deuda financiera de 10.000 a 6.000 millones de dólares, y logramos reducir nuestros costes renegociando gran parte de los contratos. Todo ello ha sido acompañado por el resurgir de la industria, que vemos con cautela ante la posición débil de las economías de nuestra región. Latam tiene la capacidad de desarrollar su negocio de un modo mucho más sólido ahora, pero estamos concluyendo aún nuestra recuperación. En la primera mitad de este año hemos tenido tráfico algo más bajo que en 2019; en el cuarto trimestre operaremos cerca del 95% de la oferta que teníamos antes de la crisis, y el próximo año creceremos un poco más del 10% en asientos disponibles. Respecto a la flota, tenemos por recibir 111 aviones Airbus neo, de los que 76 son A321 neo. También hay varios 787 de Boeing en camino. Latam va a crecer y estamos explorando cómo diversificar nuestra red.

**¿Y el retorno del dividendo?**

La ley chilena te obliga a dedicar como mínimo el 30% de los beneficios a dividendos. Los habrá si ganamos dinero en 2023, y en la próxima junta serán los accionistas quienes decidan el porcentaje.

**¿Volverán a cotizar en Nueva York?**

Estamos estudiando cuál sería el momento ideal. El ADR de Latam se negocia en el mercado secundario, u *over-the-counter*, y siempre nos mantuvimos en la Bolsa de Santiago de Chile. El mercado chileno es relativamente pequeño, mientras que el estadounidense nos ofrece liquidez y visibilidad.