



CEO de Latam Airlines y baja de vuelos por crisis: “Estamos concentrados en mantener nuestra operación, pero veremos qué pasa”

Roberto Alvo admite que junto al traspaso a tarifas del alza del combustible, hay probabilidades de cerrar rutas o reducir frecuencias de vuelos. “Si las condiciones actuales se mantuvieran, sin duda esto va a tener un impacto en la operación de Latam y de todos”, afirma. El ejecutivo cree que, para Sudamérica, esta incluso puede ser una oportunidad.

IGNACIO BADAL

La crisis de los combustibles generada por el ataque de Estados Unidos a Irán y la reacción del país persa fue el tema que cruzó las conversaciones de los ejecutivos de la aviación que participaron en dos eventos paralelos que hacen de esta la semana aérea en Chile: el seminario Wings of Change de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y la Feria Internacional del Aire y el Espacio (Fiadae).

Uno de los participantes que más interés capturó en la conferencia de IATA fue el gerente general (CEO) de Latam Airlines, Roberto Alvo, quien ha liderado el repunte de la aerolínea tras pasar por una reorganización en el marco del Capítulo 11 de la Ley de Quiebras estadounidense, consecuencia del duro impacto de la pandemia de covid 19.

Alvo dice en entrevista con Pulso que los ajustes de ese proceso han ayudado a que la empresa esté en un muy buen momento para recibir el chaparrón que significa la violenta alza en el precio del combustible de aviación (jet fuel) por el incremento del crudo.

“Esto llega en un momento en el cual Latam estaba muy bien, es el mejor momento de la historia de Latam y creo que nuestra historia nos ha preparado para enfrentar crisis. Ojalá esta dure poco y nos olvidemos de ella prontamente. Hoy, yo creo que tenemos la habilidad y la capacidad de adaptarnos rápidamente al entorno”, admitió.

Los resultados financieros de Latam en 2025 fueron históricos, entre otras cosas con utilidad de US\$1.500 millones, casi 50% más que hace un año. El año pasado trasladó a 85 millones de pasajeros, lo que la hace la mayor aerolínea de Sudamérica, seguida por Avianca y JetSmart. Hoy cuenta con operaciones domésticas en Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, y sus vuelos pueden conectar con las Américas, Europa, África y Oceanía.

¿Cómo enfrenta la administración de Latam este momento?

—Yo enfrento esta situación con una mezcla de confianza y prudencia. Estoy confiado en

lo que hemos construido, en las capacidades que tenemos, pero obviamente soy prudente, porque veo un escenario difícil de agarrar, difícil de entender y muy difícil de proyectar.

Dado que el conflicto está lejos de Sudamérica, ¿podría ser una oportunidad para la industria aérea regional por más viajes hacia la región o dentro de la región, para alejarse de la zona de guerra?

—Yo creo que es razonable pensar eso. El Medio Oriente es un lugar de turismo importante, Dubái lo es, y muchísimos pasajeros conectaban o conectan al Medio Oriente para ir más allá. Algunas de esas personas, obviamente, hoy van a decir: no vayamos para ese lado, vamos para otro, y ¿para dónde vamos? Y ahí, no sólo las aerolíneas, sino los países, yo creo que tenemos una oportunidad.

¿Se podría esperar, por ejemplo, que pasajeros que van a Asia u Oceanía, en vez de irse por el Medio Oriente, se den la vuelta por acá?

—Seamos realistas con la realidad geográfica de Sudamérica. Sudamérica no está en el centro del mundo. Si te paras en el Medio Oriente, el 80% de la población del mundo vive a ocho horas en avión de ese punto. Nosotros no tenemos eso. Entonces, somos más un destino que un punto de transición. Santiago tiene la maravilla geográfica que nos permite conectar el Pacífico Sur, Australia y Nueva Zelanda con Sudamérica. Es un caso puntual, pero, en general, siempre vamos a ser un punto de origen o un punto de destino más que un punto de conexión extracontinental.

Tarifas, rutas y frecuencias

En su presentación, Alvo se sumó a sus colegas de Abra Group (matriz de Avianca y Gol), Adrián Neuhauser, y de JetSmart, Estuardo Ortiz, al decir que el alza de los combustibles se está traspasando a tarifas, pero que por el momento la demanda por pasajes no se ha visto reducida. “Han aumentado los costos para la industria y han aumentado los precios”, afirma Alvo.

Si se acaba el conflicto, ¿cuánto tiempo podría pasar para que se regularicen las



tarifas?

—Es que se termina el conflicto y la siguiente pregunta es ¿cuándo se regularizan los precios del combustible?. Y el problema es que el cierre del Estrecho (de Ormuz, decretado por Irán y que impide la salida de buques petroleros del Golfo Pérsico) puede pasar durante un mes, pero esto tiene una onda de percusión hacia atrás, y la pregunta al final del día es: ¿cuándo la normalización de la guerra va a terminar normalizando los precios del petróleo y del combustible de aviación, que además ha subido más que el petróleo? Y eso no lo sé. Nadie lo sabe.

Si los precios del combustible volvieran a donde estaban el 26 de febrero, ¿las tarifas volverán a niveles del 26 de febrero?

—A mí me parece razonable decir eso, pero no tengo idea cuándo va a ocurrir. Nadie sabe. **Usted dice que la demanda aún no ha bajado, pero con tarifas más altas, mayor inflación y un conflicto que se podría prolongar, ¿es posible esperar una baja en la demanda en los próximos meses?**

—Mira, la verdad no lo sé. Lo que creo que me corresponde a mí y le corresponde a Latam es estar preparado.

Sin embargo, además de las tarifas, podrían venir otro tipo de efectos de mediano plazo, dependiendo de cuánto se prolongue el conflicto, referida a la oferta de vuelos. Alvo responde a esa inquietud: “Hay rutas donde ya no son rentables o es imposible imaginarlas

con esa condición. Y las empresas empiezan entonces a reducir, en los márgenes, la operación, o más estructuralmente la operación”.

En el caso de Latam, ¿ustedes han reducido frecuencias o cerrado rutas?

—Por el minuto, nosotros hemos estado concentrados en tratar de mantener nuestra operación, pero veremos qué pasa en las próximas semanas y meses, porque esto es muy dinámico.

Si las condiciones actuales, de alta incertidumbre, se prolongan, ¿reducen frecuencias o cortan vuelos?

—Si las condiciones actuales se mantuvieran, sin duda esto va a tener un impacto en la operación de Latam y de todos.

¿Qué significaría eso en Chile, por ejemplo? ¿Se podría pensar que rutas a destinos más pequeños o de menor demanda, como Chiloé u Osorno, podrían ser afectados?

—Yo no creo que sea correcto asociar destinos más pequeños con, entre comillas, servicios más afectados. Porque hay de todo. Tenemos una red de 160 destinos con un montón de vuelos y vemos todas las realidades. Nosotros, primero, estamos analizando la situación, vamos a tratar de mantener la integridad máxima de nuestra operación en la medida que razonablemente lo podamos hacer. Y veremos cómo se desarrolla.

Nuevos aviones

Latam Airlines contaba al cierre del 2025 con 371 aviones, de los cuales recibió 26 el año pasado, para llegar a 170 destinos, diez exclusivos de carga, en 31 países.

¿Les van a llegar nuevos aviones este año?

—Estamos recibiendo 41 aviones este año como grupo: 26 de ellos que son de la familia (Airbus) A320 (de un pasillo), 12 (modelo E195-E2) de Embraer (un pasillo, cabina estrecha) y tres (Boeing) 787 (de doble pasillo). Estamos recibiendo casi un avión por semana.

¿Las entregas están ratificadas?

—Los hemos ido recibiendo en fecha. Hoy en día no hay ninguna razón fundamental para pensar que no vamos a seguir recibiendo más o menos a tiempo los aviones que tenemos.

Se lo pregunto por los problemas de motores que tuvo la familia de aviones 320neo de Airbus a nivel mundial, que generó retrasos todo el año pasado. ¿Esa situación se ha normalizado?

—No. Todavía tenemos una cantidad de aviones en tierra. Creo que va mejorando de a poco la situación, pero es un problema que se va a resolver, no en semanas ni en meses, sino en años para la industria. ☺