

| EL DEAL |

# Empresas postergan sus metas medioambientales: ¿Sinceramiento o fin de las estrategias verdes?

Mientras el transporte aéreo ve necesario revisar sus compromisos a 2050, importantes bancos de inversión de EEUU retiran su apoyo a iniciativas multilaterales. Por su parte, marcas automotrices y multinacionales de consumo masivo revisan programas o aplazan sus objetivos.

POR MARÍA JESÚS DOBERTI

La semana pasada, el director de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) advirtió que la industria aérea deberá reevaluar sus compromisos medioambientales de cara a 2050. Esta declaración refleja un fenómeno más amplio: la reconsideración de los estándares ESG (ambientales, sociales y de gobernanza), que desde 2015 han pasado de ser un ideal a un conjunto de normas cuantificables.

En los últimos meses, empresas han comenzado a retractarse de estos compromisos, argumentando dificultades operacionales y presiones financieras. Un ejemplo claro es el de las grandes

petroleras, como Shell, ExxonMobil, Chevron y BP, que ajustaron sus metas hace más de un año.

Pero el fenómeno no se limita a este sector. "El replanteamiento de la sostenibilidad ocurre en distintos ámbitos porque las empresas están reconfigurando responsabilidades y redistribuyendo costos", señaló la académica de la Escuela de Administración UC, Claudia González.

Expertos advierten que muchas empresas han trasladado la responsabilidad a los consumidores y han pasado de asumir compromisos ambiciosos a enfatizar barreras estructurales. De hecho, se observa una creciente "dispersión de la responsabilidad", donde las compañías argumentan que no pueden actuar de

manera independiente sin condiciones externas favorables.

A esto se le suma la presión de los inversionistas que "está afectando significativamente la toma de decisiones en sostenibilidad, especialmente en lo que respecta a los costos de los proyectos de capital", reconoció el socio y líder de Oil&Gas para América Latina de Bain&Company, Diego García. "El 31% de las empresas han experimentado aumentos de costos de dos dígitos en los últimos 12 meses, y el 10% ha registrado incrementos extremos superiores al 20%", agregó.

Y esta tendencia que cruza diversas industrias se ha potenciado en el caso de EEUU con el regreso de Donald Trump al poder. 



## Fuga del sector financiero

Desde diciembre varias de las principales instituciones bancarias de Estados Unidos han anunciado su retirada de la Net-Zero Banking Alliance (NZBA), una iniciativa respaldada por las Naciones Unidas que busca alinear las actividades financieras globales con el objetivo de emisiones netas cero para 2050.

En diciembre, Goldman Sachs y Wells Fargo dieron el primer paso al retirarse de la NZBA, seguidos poco después por Citigroup y Bank of America. Más tarde Morgan Stanley y JP Morgan se unieron a este grupo, completando una serie de salidas que subrayan una creciente resistencia a las restricciones impuestas por las iniciativas climáticas internacionales.

En paralelo, días antes de que Donald Trump asumiera la presidencia de Estados Unidos, se produjo un golpe aún mayor: BlackRock, el principal administrador de activos del mundo y hasta entonces un referente en inversión sostenible, también se retiró de la iniciativa Net Zero Asset Managers.

"El impacto va a ser gigantesco", reconoció el director del centro de sustentabilidad empresarial, Roberto Ponce. Y agregó que "si esta tendencia se mantiene en el mediano o largo plazo, es un problema serio para poder hacer la transición a la carbono neutralidad, sobre todo en los

países emergentes. Todos los compromisos sobre los cuales estamos construyendo el futuro de los próximos 50-100 años están en peligro".

Esto es una señal importante para el mercado. En 2020, BlackRock se había pronunciado en contra de que el riesgo climático sea un riesgo de inversión. Esto le ha costado constantes ataques por parte de políticos conservadores estadounidenses, que incluso han interpuesto demandas, investigaciones regulatorias y boicots, alegando que la gestora de fondos, con un capital de US\$ 11,5 billones, utiliza sus grandes participaciones para impulsar el activismo climático y otras formas de "capitalismo progresista" en las empresas estadounidenses. La membresía en NZAM "había causado confusión respecto a las prácticas de BlackRock y nos había sometido a investigaciones legales de varios funcionarios públicos", escribió en ese momento el vicepresidente Philipp Hildebrand.

En este contexto, posiblemente para evitar otra corrida similar, la iniciativa de gestoras de activos anunció el 13 de enero que suspende sus actividades y revisará el alcance de su proyecto "en el nuevo contexto global".



### Nuevos plazos en el sector consumo

Si bien el impacto real de la reciente salida de los bancos de la alianza todavía no se ha medido, ya desde hace unos meses otras industrias han anunciado cambios en sus plazos y metas ligadas a la sustentabilidad.

Uno de los primeros signos de esta tendencia se vio en la industria del consumo. En diciembre, Coca-Cola dio marcha atrás y redujo sus compromisos medioambientales en cuanto a embalajes. La empresa había prometido que el 50% de los materiales utilizados en sus envases serían reciclados para 2030, pero ahora ha ajustado esa meta a un rango de entre el 35% y el 40% para 2035.

"La presión de los inversionistas puede llevar a las empresas a priorizar la rentabilidad a corto plazo sobre los objetivos de sostenibilidad a largo plazo, como ocurre con Unilever", señaló Sebastián Cea, académico de la Facultad de Ingeniería y Ciencias Aplicadas de la Universidad de los Andes.

Unilever, fabricante de marcas como Dove, Rexona y Omo, y una de las compañías que más envases de plástico produce en el mundo, se

había comprometido a reducir a la mitad su uso de plásticos vírgenes para 2025. Sin embargo, ahora ha ajustado su meta a una reducción del 30% para 2026 y del 40% para 2028. Además, ha ampliado el plazo para que su packaging de plástico sea 100% reutilizable, reciclable o compostable: la nueva meta es 2030 para plásticos rígidos y 2035 para plásticos flexibles.

"Lo esperable es que estas grandes empresas, al tener mayor capacidad de procesar información, logren anticiparse a los cambios. Si Coca-Cola determinó que su meta no era viable —ya sea por tendencias de mercado, preferencias de los consumidores, regulaciones u otros factores— es probable que compañías más pequeñas, con menos acceso a esta información, simplemente sigan su ejemplo", aseguró Ponce.

El retroceso también ha alcanzado al sector de la moda. Más de 40 proveedores de algunas de las marcas más importantes, como Mango, H&M y Levi's, han incumplido sus compromisos climáticos. Según informó Vogue Business, estos proveedores no han logrado establecer los Objetivos Basados en la Ciencia (SBTi), un requisito que estipula que si una empresa no presenta un plan concreto en un plazo de dos años, su compromiso queda invalidado.

### Electromovilidad baja la velocidad de sus objetivos

El nuevo plan de descarbonización de la Unión Europea aplazó la medición de emisiones de 2025 hasta principios de 2027, permitiendo a los fabricantes evitar, por ahora, multas millonarias, e introdujo una nueva estrategia de incentivos para proyectos de descarbonización. La normativa CAFÉ (Clean Air for Europe o Aire Limpio para Europa), un plan anticontaminación, preveía reducir este año las emisiones de CO<sub>2</sub> en un 15% con respecto a los niveles de 2020.

Algunas marcas también han ajustado sus estrategias. En septiembre, Volvo anunció que abandonará su plan de vender exclusivamente vehículos eléctricos en 2030 y mantendrá una oferta de modelos híbridos.

dos. Otras marcas de autos también han cambiado sus planes de vender solo autos eléctricos, como Cadillac y Ford.

En Chile, la meta de dejar de comercializar autos nuevos a combustión es igual de ambiciosa que la de la Unión Europea: el año 2035. Sin embargo, la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC) ya postergó su objetivo intermedio. La "Meta 5/5", que establecía que en 2025 el 5% de los autos 0 km vendidos en el país fueran eléctricos o híbridos enchufables, se aplazó a 2026 debido a la desaceleración global de la electromovilidad, a pesar del crecimiento sostenido en el mercado local.

En este contexto, los expertos advierten que para la transición a la electromovilidad en Chile se requerirá en paralelo con un incentivo fuerte desde el Estado y, al mismo tiempo, una planificación.

### Turbulencias en las metas de la industria aérea

Las aerolíneas también están reevaluando sus estrategias en este ámbito. La alerta que levantó el director de IATA respecto a los compromisos medioambientales de la industria aérea para 2050 tiene relación con los combustibles sostenibles de aviación (SAF). La industria considera que es la principal herramienta para avanzar en la descarbonización porque puede reducir hasta en un 80% las emisiones contaminantes. Para 2025, el gremio de las aerolíneas espera que la producción de SAF alcance los 2,1 millones de toneladas (2.700 millones de litros). Si se llega a cumplir la cantidad, será apenas el 0,7% de la producción total de combustibles para la aviación.

Uno de los factores críticos detrás de la crisis es la interrupción en la cadena de suministro de aviones más eficientes. Air New Zealand, por ejemplo, se ha visto obligada a

posponer su objetivo de reducir las emisiones de carbono antes de 2030 debido a los retrasos en la entrega de los aviones Boeing 787 Dreamliner y Airbus A320neo. Estos modelos son conocidos por su eficiencia en el consumo de combustible y menores emisiones, pero la falta de disponibilidad prolonga el uso de flotas más antiguas y contaminantes.

Por otra parte, Airbus retrasó sus proyectos de una nueva generación de aviones propulsados por hidrógeno. El motivo guarda directa relación con los problemas que enfrenta el desarrollo de nuevas tecnologías, su certificación correspondiente y la puesta en servicio. Pese a su decisión, el fabricante europeo dice que mantiene sus compromisos medioambientales.

Eso sí, "con el tiempo, los costos regulatorios aumentarán y podrían afectar la calidad crediticia de las aerolíneas", advirtió Pete Trombetta, vicepresidente senior del grupo de finanzas corporativas de Moody's.