

‘Modelo de negocio ‘low cost’ seguirá siendo exitoso’: Iata

Willie Walsh, director general de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, dijo que la producción total de combustibles sostenibles está entre los mayores retos.

Johana Lorduy

LUEGO del cese de operaciones de las aerolíneas Viva Air y Ultra Air en el país, el mercado del transporte aéreo, así como los consumidores, se mantienen a la expectativa de lo que pueda pasar de aquí en adelante con el modelo de *low cost* en Colombia,

Ante este panorama, Willie Walsh, director general de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (Iata), señaló que si bien este modelo de negocio es desafiante “está demostrado que puede llegar a ser rentable”. Igualmente, precisó que la situación en Colombia con las dos compañías aéreas se debió principalmente a “decisiones de negocio”.

“Sé que estas aerolíneas no querían cerrar y trabajaron duro para mantenerse en el negocio y estaban buscando oportunidades con nuevos inversores. Colombia todavía es un mercado que tiene grandes oportunidades. Así que creo que el modelo de bajo costo es definitivamente seguro. Si miramos Europa o los Estados Unidos, estos negocios incluso con el costo adicional del combustible, vienen muy bien. El modelo de *low cost* (bajo costo) seguirá siendo un modelo exitoso”, agregó Walsh.

Y es que mientras unos jugadores salen de la parti-



Willie Walsh, director general de la Iata, en el congreso mundial de la Asociación. Cortesía.

da, otros ‘alfiles’ entran al tablero local como es el caso de la aerolínea JetSmart. De acuerdo con Estuardo Ortiz, presidente de la empresa, el objetivo es llenar el vacío que dejaron Viva y Ultra en el mercado.

“El modelo *low cost* es el de más crecimiento en el mundo y permite vender precios bajos para que más gente puede volar. Nosotros hemos vivido estas mismas situaciones de combus-

“**Hay una oportunidad de crear una nueva industria entorno a este combustible sostenible”.**

tible, de la pandemia, pero contamos con Indico Partners, y la forma como ha sorteado la situación es exitoso. No pensamos en participación del mercado, sino en la estimulación, entonces, el modelo es financiera, operativa y comercialmente sostenible”, señaló Ortiz en entrevista con Portafolio.

NUEVOS RETOS

A nivel mundial, uno de los

PRODUCCIÓN DE SAF

En 2022, la producción de SAF se triplicó a unos 300 millones de litros (240.000 toneladas) y los anuncios de proyectos para posibles productores de SAF están creciendo rápidamente. De acuerdo con la Iata, actualmente cuentan con más de 130 proyectos relevantes de combustibles renovables anunciados por más de 85 productores en 30 países.

“Cada uno de estos proyectos ha anunciado la intención o el compromiso de producir SAF dentro de su lista más amplia de productos de combustibles renovables. Aún se podría anunciar una mayor capacidad de combustible renovable”, señaló la Iata.

objetivos que se ha trazado la industria aérea es lograr que la producción total de combustibles de aviación sostenible (SAF) alcance una capacidad estimada de al menos 69.000 millones de litros (55 millones de toneladas crecientes) para 2028.

De acuerdo con la Iata, esta producción se está logrando a través de nuevas refinerías de combustibles renovables y a la expansión

de las instalaciones existentes. Es de destacar que la producción hoy día está ampliamente concentrada en regiones como América del Norte, Europa y Asia Pacífico.

Según explicó Walsh, en el congreso mundial de la Asociación desarrollado en Estambul, Turquía, regiones como Latinoamérica tienen un gran potencial para la producción de SAF. Sin embargo, el mayor reto será encontrar financiamiento para poder suplir los costos que recaen a la hora de producir este tipo de combustible.

“Aquí hay una gran oportunidad si vamos a comprar todo lo que se produce. Eso está claro. Ahora el reto que se tiene es conseguir financiamiento para la producción y es que las aerolíneas no tienen todo el capital para invertir, por eso es importante contar con el apoyo de los gobiernos”, precisó Walsh.

Igualmente, el líder de la Asociación señaló que incentivar este tipo de producción no solo le aportará a la mejora del medio ambiente, sino también que los países podrán reducir su dependencia a la importación de petróleo y generar empleos; entre otras ventajas. Pero si bien la transición del sector es uno de los grandes desafíos que se tienen en la industria, Walsh también precisó que la industria, tras la pandemia, se enfrenta a nuevo fenómeno y es la falta de ingenieros mecánicos para el mantenimiento de las aeronaves.

“Esta es una área en la que algunas aerolíneas han expresado su preocupación. Y eso se debe principalmente a que durante la pandemia algunas de estas personas habrían dejado la industria. Creo que probablemente tengamos más desafíos en los trabajos técnicos”, agregó. ☞