

2025-06-11

Utilizan a la IATA para "golpeteo" político

Autor: Ximena Garmendia

Género: Nota Informativa

<https://www.sdpnoticias.com/opinion/utilizan-a-la-iata-para-golpeteo-politico/>

A mí me queda claro que en el país la oposición tiene miembros con una capacidad intelectual muy limitada, que se aferran como clavo ardiente a cualquier declaración que "creen" que puedan utilizar para llevar agua a su molino.

Saben ustedes que yo respeto muchísimo a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), pero también estoy muy consciente que tienen sus propias posturas políticas, y evidentemente no tenemos que coincidir siempre.

Y esto sucede ahora, con el caso de la aviación argentina; déjenme ahondar más en el tema. Peter Cerdá, vicepresidente de la IATA para las américas, y también director ejecutivo de la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), hizo declaraciones bastante interesantes durante la 81a Asamblea General Anual de la IATA, celebrada en Nueva Delhi; como por ejemplo: "Argentina es un modelo a seguir en la región".

Quienes conocemos a fondo la industria aérea sabemos que no es verdad, o que no es del todo cierto, o que puede ser debatible. Yo opino que Argentina de ninguna manera está siendo un ejemplo a seguir, es más, representa todo lo contrario. La apertura indiscriminada de los cielos argentinos va encaminada a minar la industria aérea del país, en beneficio de las aerolíneas extranjeras. Y esta historia ya la hemos visto con otros países, y al final nunca acaban bien.

Sin embargo, esa es la postura política de Cerdá ante este tema, y a mí me queda claro con qué ojos está viendo este suceso. Todo lo contrario pasa cuando la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA) y la Asociación del Personal Aeronáutico (APA) denuncian a su gobierno (Argentina) por la política de "cielos abiertos", que lo único que hace es precarizar los salarios y por supuesto no beneficia al sector aeronáutico argentino. Ellos, como gremio, además se tienen que soplar el decreto oficial del orate de su presidente Javier Milei que redujo los tiempos de descanso para pilotos y sobrecargos.

Una medida por demás temeraria, que ignora el por qué y para qué son los descansos de los trabajadores aéreos; además aumentó las horas de vuelo de 950 anuales a 1200, esto es gravísimo para la seguridad aérea. Alguien con conocimiento de la industria ya estaría haciendo un escándalo mayúsculo, pero la finalidad no es que lo pilotos de Aerolíneas Argentinas vuelen esas horas, sino que con esta nueva medida les irá quitando vuelos y dándoselos a líneas aéreas extranjeras.

Por supuesto que APLA, APA entre otras organizaciones del medio aeronáutico ya anunciaron que presentarán "acciones legales" tanto con las autoridades de justicia de Argentina, y ante la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

Dicho lo anterior, debo comentarles que las declaraciones de Willie Walsh en la asamblea de la IATA fueron "delicias" para la oposición de nuestro país, así que pudimos ver en todos los medios tradicionales titulares como "El AIFA no despega, es un error limitar al AICM".

Y es que se busca generar la idea de que el AIFA sigue sin funcionar, lo cual en los hechos es falso. Disculpen ustedes, pero un aeropuerto con tres años de edad que está dentro del Top 10 de terminales aéreas más transitadas del país, en lo absoluto me parece un fracaso.

Insisto, hay quienes buscan no salir de la narrativa cansina de que el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) es un elefante blanco al que no se le paran ni las moscas. Pues hay que utilizar el tema aéreo para golpear al actual gobierno, que lo están haciendo mal, y que todo sería diferente si no se hubiese cancelado el proyecto del NAIM.

Sin embargo, difiero de las declaraciones que hizo Walsh, porque primero hay que entender que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) estaba saturado desde que Zedillo gobernaba, y eso ya tiene más de veinte años. Durante estos años incluso se sacó a los vuelos privados y se les mandó al Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT) para liberar un poco la presión que se tenía.

No pongo en duda que el tema de conectividad terrestre es importante, pero también hay que señalar que las aerolíneas están ampliando su oferta en el AIFA. ¡De verdad señores, Roma no se hizo en un día! y si algo alucino de la actualidad es la "cultura de la inmediatez".

Según las declaraciones de Walsh y cito textual lo recabado por el medio T21: "Los gobiernos necesitan entender que no se puede crear demanda artificialmente diciendo a las personas: 'no puedes volar a este aeropuerto, tienes que volar a este otro'. Las aerolíneas y personas dirán: 'ok, si no me dejas volar a donde quiero, volaré a otro lugar'...

Tenemos que recordarle a los gobiernos que si una aerolínea tiene la opción, colocará sus activos -sus aviones, que en este momento son especialmente valiosos- en los mercados donde la demanda sea más fuerte y no van a volar a un aeropuerto al que no quieren volar, solo porque el aeropuerto al que quieren acceder esté cerrado o no disponible por acción gubernamental. Así que existe un riesgo para los vuelos entrantes, especialmente para los operadores extranjeros, que simplemente se irán a otro lugar".

Al respecto diré: "sí y no"; evidentemente las líneas aéreas son las que deciden dónde operar, eso me queda claro, sin embargo, el gobierno sí tiene la potestad de organizar su espacio aéreo y redirigir las operaciones en aras de una aviación más competente y fluida. Es por esa razón que los slots del AICM están limitados, porque es un aeropuerto saturado, y no de ayer.

Para tener una mejor operatividad es necesario modificar a dónde dirigir el pasaje, y por supuesto que los gobiernos tienen esa autoridad, o qué, ¿acaso solamente el vecino país del norte, los Estados Unidos lo puede hacer?

Porque justamente acaban de anunciar que la Agencia Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés) de dicha nación, ha informado que limita los slots por cuestiones de seguridad operativa en el Aeropuerto Internacional de Newark Liberty. Según la propia FAA, "esta decisión busca mantener estándares de seguridad y reducir los retrasos excesivos causados por desafíos en el personal y el equipo que han afectado las operaciones del aeropuerto".

Exactamente igual como se hace en el AICM; desaturar la operación aérea permite incrementar los niveles de seguridad en despegues y aterrizajes, no creo que eso sea muy difícil de entender. Este tipo de decisiones se toman a nivel global, es más podemos hablar de los amagos de cierto CEO de una aerolínea de bajo costo que puso literalmente a parir chayotes a varios aeropuertos europeos, porque se negaron a seguir subsidiando su aerolínea.

Ustedes ya adivinaron que me refiero a Ryanair, que puso de cabeza a varios aeropuertos, entre ellos varios regionales y sobre todo a los españoles con los que se terminó peleando. Si pueden darse una vuelta por la columna de Javier Ortega Figueiral -de Forbes España- titulada "Ryanair y Vueling: reyes del cielo español. ¿A qué precio?", nos sirve para darnos cuenta que los gobiernos, sí o sí tienen que regular la aviación.

Lo cual no es malo, al contrario, es importante poner orden. Por eso las declaraciones que en los distintos medios

de comunicación tradicionales mexicanos utilizaron a manera de golpeteo a la actual administración van en ese sentido, usar la bandera de la IATA para proseguir con su narrativa del gran fracaso que significa el AIFA.

Pero no porque les importe la aviación, como empecé esta columna, sino que el único propósito es que no se les desinflen el discurso, porque sí señores, conforme vaya pasando el tiempo, el AIFA se irá fortaleciendo cada vez más, y la idea de tener un grupo de aeropuertos metropolitanos, cada vez toma más fuerza. Ojalá y pueda concluirse más tarde que temprano, en aras de una mejor gestión de las operaciones aeronáuticas y por supuesto, en beneficio de los usuarios.

X: @xime_garmendia