



Malos momentos en Aeroméxico, la IATA y Canaero

Con la opinión de Héctor Dávila

Cuando el río suena es que agua lleva, y así los rumores de que Aeroméxico se acogería a la protección de la ley de bancarrota norteamericana, con ese famoso Capítulo 11, resultaron totalmente ciertos. Por más que la empresa presenta el hecho con la mejor cara posible, bautizando optimistamente la aceptación del proceso por parte del tribunal como el inicio de una reestructuración financiera, la verdad es que la palabra "quiebra" es la que vuela como amenazador zopilote en la mente de todos los interesados en la aerolínea, y el miedo no puede disiparse tan fácilmente, sobre todo porque es inminente que la dichosa reestructuración implicará recortes muy grandes en la planta laboral, aunque los directivos de Aeroméxico no hayan divulgado de qué tamaño será el golpe.

El anuncio de la Unión Europea de no abrir su turismo a pasajeros mexicanos, decisión que también fue tomada por Japón, contribuirá a hacer más grave el padecimiento de la aerolínea del Caballero Águila, pues tras meses de confinamiento en los que su operación cayó más del 90%, ahora se vislumbra un panorama muy poco alentador, pues sin la opción de las rutas internacionales a Europa y Asia, que ayudaban a coronar a Aeroméxico como la de mejor rendimiento pasajero-kilómetro del país, el mercado en los próximos meses se anticipa, en el mejor escenario, apenas a la mitad de lo que solía ser, lo que sumado a la deuda que tiene la empresa de alrededor de la friolera de 5 mil millones de dólares (3 mil de esos millones se deben a los proveedores de aviones), hacen por donde se vea inviable la supervivencia de la aerolínea con su actual tamaño y número de empleados.

Obviamente el pánico en los mercados está desatado, y aunque las acciones de Aeroméxico han mejorado su rendimiento un poquitito en los últimos días y sus directivos afirman que está menos apalancada que otras aerolíneas, pues 30% de su flota es propia, la calificadora Moody's Investors Service degradó aún más la de por sí muy mala calificación del Grupo Aeroméxico, de Caa1 a Ca, lo que significa que sus títulos son altamente especulativos y se puede esperar que no cumplan sus obligaciones de depósito. Los altos mandos de la alicaída aerolínea dicen que no hay de qué preocuparse y que continuará la operación normal con rumbo a la recuperación, pero cómo creerles, si son los mismos que aseguraron que no se cobijarían bajo el "chapter eleven".

El anuncio de que Aeroméxico se encuentra bajo la protección del Capítulo 11 se dio en la misma semana en que entró en funciones una especie de semi fusión-simbiótica entre la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) y la Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERO), la que definieron como "un nuevo esquema de operación conjunta", en donde Cuitláhuac Gutiérrez, formalmente country manager de IATA en México, fue nombrado Director de la CANAERO, modelo con el cual esperan consolidar la fortaleza, pluralidad y participación de las aerolíneas en su colaboración con las autoridades en el diseño y ejecución de políticas para el desarrollo del transporte aéreo en el país.

Resulta muy interesante observar esta unión justo en este momento, pues la CANAERO y la IATA han pugnado intensamente por convencer al gobierno mexicano de ayudar financieramente a las aerolíneas para evitar su quiebra, y ciertamente con un programa de apoyo gubernamental el riesgo de pérdidas de empleo en Aeroméxico sería mucho menor, pero lamentablemente todos los esfuerzos de dichas asociaciones en este sentido han fracasado, y recordemos también que a ninguna de las dos les hicieron caso cuando pedían enconadamente que no se cancelara el aeropuerto de Texcoco, por más aspavientos que hicieron.

La estrecha interacción entre la CANAERO y la IATA puede ciertamente representar la finca de una postura antagónica más fuerte ante las autoridades, para defender mejor los intereses de la industria aérea. Sin embargo, para algunos es claro que ha existido un predominio de los intereses de Aeroméxico dentro de la Cámara y esta no ha podido mantener íntegra la unión, viendo como en algún momento importantes empresas, como Interjet y Volaris, renunciaron a participar activamente en ella, y hasta en la propia IATA ha habido disidencia, por lo que habrá que ver si este nuevo proyecto no cae de nuevo en el error de parecer trabajar por los intereses de solo una parte de sus agremiados.

Conformar un grupo unido y sólido que pueda representar con éxito los intereses de la aviación mexicana, ante los malos momentos que vive toda la industria aérea, es ya un asunto de vida o muerte, y el cómo maneje Aeroméxico el proceso y cómo las otras aerolíneas nacionales, sus asociaciones y hasta los grupos aeroportuarios interactúen para apoyarse, definirán si tras la gran hecatombe de la pandemia la aviación comercial puede realmente sobrevivir en un esquema sin ayuda gubernamental, al margen de que en casi todos los países se han otorgado apoyos financieros oficiales para garantizar la viabilidad de las empresas aéreas. Aquí en México, mientras tanto, me temo que vamos por el camino equivocado...

Saludos

Héctor Dávila