

## Batalla por los cielos

## No hay razones para castigar a las aerolíneas del Golfo

JOHN  
GAPPER

Nicole Kidman parece muy relajada en los nuevos anuncios de Etihad Airways, mientras flota suavemente hacia una cama en su cabina Residencia de tres habitaciones de primera clase – apenas 20 mil dólares por volar desde Abu Dhabi a Londres. No puede decirse lo mismo de los rivales de Etihad, Emirates y Qatar, las aerolíneas del Golfo que están cambiando el negocio de los viajes aéreos.

Los jefes de Emirates y Etihad volaron a Washington esta semana para refutar las quejas de las aerolíneas estadounidenses que alegan que sus aerolíneas compiten de manera injusta. A American Airlines, Delta y United les iba mejor en el pasado, cuando la competencia global estaba silenciada y los estadounidenses que volaban al extranjero eran lo suficientemente leales, o ingenuos, como para reservar asientos de clase ejecutiva que no se podían reclinar.

Las aerolíneas estadounidenses no son las únicas que se sienten dolidas. Los gobiernos francés y alemán, empujados por Lufthansa y Air France-KLM, se han quejado ante la UE. Lufthansa no está contenta con lo que llama “la feroz competencia sin precedentes en el mercado internacional” – el tipo de cosas que beneficia a los clientes.

Oh, sí, los clientes. En el “libro blanco” de 55 páginas donde atacan a las aerolíneas del Golfo, las aerolíneas estadounidenses sólo encuentran un espacio para escribir esa palabra, en el fragmento inicial acerca de los objetivos originales del acuerdo de Cielos Abiertos que les permite a las aerolíneas del Golfo volar a ciudades como Nueva York, San Francisco y Washington. Después de eso, discuten el flujo y tráfico de pasajeros bastante, pero la palabra “C” está ausente.

¿Y qué tal los trabajadores? Esta palabra se repite con frecuencia por-

que las aerolíneas del Golfo no están sindicalizadas, mientras que las aerolíneas estadounidenses sí. El documento incluye entre sus 42 mil millones de dólares “subsidios injustos”, 3.1 mil millones por salarios más bajos causados por el hecho de que los estados del Golfo prohíben los sindicatos. Ésta es una idea peculiar, dado que sólo el 7 por ciento de los trabajadores estadounidenses del sector privado están sindicalizados.

Este cabildeo en Washington suena claramente a compañías que solían brindar servicios mediocres en aviones viejos en vuelos internacionales. Ahora responden a la competencia quejándose de los rivales más dinámicos.

Los clientes disfrutan de lo que ofrecen las aerolíneas del Golfo. Muchos estadounidenses se conectan ahora a través del Golfo

de camino hacia el subcontinente indio y el sudeste de Asia, en lugar de pagar más por volar directamente en una aerolínea estadounidense. Las aerolíneas del Golfo les han quitado parte del negocio a los aeropuertos internacionales europeos – Dubai ha superado a Heathrow como el aeropuerto internacional más transitado.

Lo han hecho rápidamente – Etihad fue fundada en 2003 – mediante la explotación de sus ventajas naturales de manera brillante. La primera es ubicación. El Golfo se encuentra en un cruce en la “nueva Ruta de la Seda” entre Oriente y Occidente, y se ha convertido en un centro de conexión para el África subsahariana.

La segunda ventaja es comenzar desde cero, sin las prácticas heredadas que las principales aerolíneas estadounidenses y europeas enfrentan. Las aerolíneas del Golfo son la segunda ola de la revolución de bajo costo iniciada por Southwest Airlines en 1971 después de una fallida campaña legal por parte de aerolíneas estadounidenses como Continental (ahora parte de United)

Continúa en siguiente hoja



por eludir regulaciones federales.

Las aerolíneas del Golfo han tomado los elementos esenciales de ese modelo – aviones más modernos, vuelos desde aeropuertos con menores tarifas directamente hacia ciudades más pequeñas en lugar de a través de los centros de conexión, con un mejor servicio – y lo han aplicado a nivel mundial. Son los clientes de Boeing y Airbus más ávidos de nuevos modelos

de grandes aviones de fuselaje ancho y bajo consumo de combustible como el Boeing 777 y el Airbus 380.

La tercera ventaja es ser propiedad de enérgicos gobiernos autocráticos que quieren convertir sus economías en centros comerciales en lugar de simplemente vivir de la riqueza del petróleo y el gas. Dubai, el pariente pobre de Abu Dhabi, fue el primero en

probar y ganó mucho, con la aviación y las actividades relacionadas a ésta, como el turismo que ahora representa una cuarta parte de su economía.

La verdad es que la mayor parte del éxito del Golfo no se deriva de los subsidios ilícitos sino de la innovación, de la explotación de sus ventajas de manera justa y de apostar por algo que dio frutos.

Surgieron prácticamente de la nada y están rebasando a las antiguas aerolíneas

