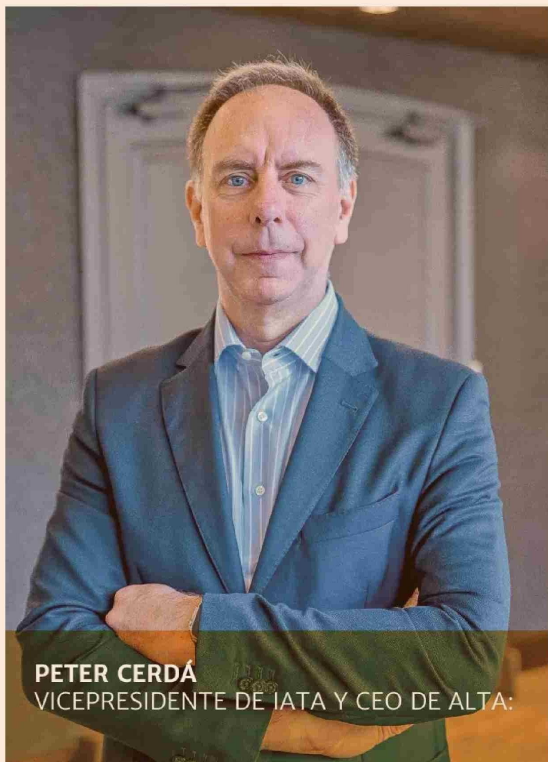


Fecha: 12-05-2026
 Medio: Diario Financiero
 Supl.: Diario Financiero
 Tipo: Noticia general
 Título: "El gobierno (de Milei) no ha aclarado por qué decidieron implementar los aumentos" en las tasas aéreas

Pág.: 20
 Cm2: 462,5
 VPE: \$ 4.098.199

Tiraje:
 Lectoría:
 Favorabilidad:

16.150
 48.450
☐ No Definida



PETER CERDÁ
 VICEPRESIDENTE DE IATA Y CEO DE ALTA

"El gobierno (de Milei) no ha aclarado por qué decidieron implementar los aumentos" en las tasas aéreas

■ Acusó falta de transparencia en el alza de las tasas de navegación aplicada por la Administración Nacional de Aviación Civil en Argentina y alertó sobre sus efectos en la competitividad.

DFSUD

POR KAREN FLORES

En medio de la política de "cielos abiertos" impulsada por el gobierno del Presidente Javier Milei, la industria aérea argentina enfrenta un nuevo foco de tensión. La semana pasada, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) aprobó una actualización de las tasas que pagan las aerolíneas por servicios de navegación aérea y aterrizaje prestados por la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA), una medida que generó críticas de gremios internacionales.

De acuerdo con la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), el anuncio implicó un aumento de 15% en los cargos por sobrevuelo internacional y aterrizaje, además de un alza de 359% en las tasas de navegación aérea nacional, por lo que llamaron a suspender la aplicación de los nuevos cargos.

Según datos de la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), el país registró en 2025 el mayor aumento porcentual del tráfico aéreo total en América Latina, alcanzando 33,3 millones de pasajeros, un 13,2% más que el año anterior.

"Argentina es un mercado importante. Con esto, en vez de hacer cuatro vuelos al día, las compañías podrían bajar a tres vuelos diarios, afectando las posibilidades de crecer a nuevos destinos", advirtió el vicepresidente regional de IATA y CEO de ALTA, Peter Cerdá.

- ¿Cuál es la principal preocupación de ALTA - IATA frente a este aumento?

- Vemos que esto no va con la intención del gobierno del Presidente Milei de querer un país dinámico, abierto y competitivo. El gobierno reformó una estructura aeronáutica que era deficiente y conservadora,

permitiendo que las aerolíneas crecieran de manera orgánica y transparente, además de ampliar la conectividad internacional hacia destinos como Mendoza, Córdoba, Iguazú y Bariloche.

El sector respaldó esos cambios. Pero lo que hemos visto los últimos meses es que el gobierno está utilizando activos nacionales para incrementar su caja. Este es el segundo aumento de tasas de

"Argentina tiene la posibilidad de convertirse en un destino turístico muy importante a nivel regional y mundial, pero sigue siendo un país caro".

navegación aérea en dos años y es preocupante. Nos reunimos con el gobierno y se comprometió a no aumentar las tarifas hasta que no tuviéramos esa consultoría con las aerolíneas.

- El gobierno argentino sostuvo que la actualización busca fortalecer la infraestructura y acompañar el crecimiento de la industria, ¿cómo evalúa ese argumento?

- Entendemos que hay que mejorar la infraestructura y que eso tiene un costo, pero también debe existir un proceso de consulta, como ocurre en la mayoría de los países. Ahí se evalúan las inversiones, cómo se van a ejecutar y cuánto financiamiento realmente se necesita. Eso es lo que no se ha hecho.

- Previamente dijo que las autoridades garantizaron que no se avanzaría en estos aumentos, ¿qué

explicaron cuando se efectuó el alza?

- En su momento, el subsecretario de Transporte junto con a la ANAC nos confirmó que habría un proceso de consulta sobre los aumentos, pero finalmente no se llevó a cabo. Ahora el tema está escalando al Ministerio de Transporte y al de Finanzas, pero hasta el momento el gobierno (de Milei) no ha aclarado la razón por la que decidieron implementar los aumentos respecto a lo que se había acordado.

- ¿Cómo impactan estas medidas en la competitividad de Argentina?

- Esto tiene un impacto directo en la conectividad y en los pasajeros. Volar sigue siendo caro y por eso sorprende este anuncio viniendo de un gobierno liberal que promueve la apertura al mercado y mayor competencia. Cuando empiezan a incrementarse los costos, al final lo paga el pasajero, especialmente en este momento complejo para la industria por los altos precios del combustible.

Argentina ha tenido dos años positivos en términos de conectividad, pero si los costos para las aerolíneas continúan aumentando, habrá un impacto negativo y veremos a compañías reducir su conectividad en el país. El país es un negocio importante. Con esto, en vez de hacer cuatro vuelos al día, las compañías podrían bajar a tres vuelos diarios, lo que tendrá un impacto en las posibilidades de crecer nuevos destinos.

- De llegar a un acuerdo, ¿se atenúa el alza o se elimina?

- Reducirlas o eliminarlas siempre es posible y eso depende del gobierno. Seguimos insistiendo en tener un diálogo técnico donde podamos llegar a un acuerdo. Argentina tiene la posibilidad de convertirse en un destino turístico muy importante a nivel regional y mundial, pero sigue siendo un país caro. Con el incremento de las tasas de navegación aérea, si uno mira Fly Radar, los vuelos que vienen de Norteamérica ya evitan cruzar el espacio aéreo argentino y bajan por la costa del Pacífico, pasando por Perú y Chile, para luego ingresar al país y evitar esos costos.