

“El sector aéreo se encuentra en una situación de supervivencia”, sentencia Javier Gándara, presidente de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA), que aglutina a 80 compañías nacionales e internacionales. “Ahora mismo, señala, está en cuestión la supervivencia de prácticamente cualquier aerolínea sin una serie de apoyos externos”. Apoyos que precisamente es lo que ALA pide al Gobierno, cuando en términos generales el tráfico aéreo ha

descendido en un 90% y se calcula en 11.800 millones la caída de ingresos del sector aéreo sólo en España. Aplazar las cuotas de la Seguridad Social, el IVA, una línea de avales específicos, la suspensión temporal de las tarifas de aparcamientos de larga estancia para aviones, o ayudas públicas como las que ya se están dando en otros países son algunas de sus peticiones para superar esta crisis.

Javier Gándara, presidente de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA)

“El sector aéreo se encuentra en una situación de supervivencia”

■ Nuria Díaz

— ¿A quién representa ALA?

—La Asociación de Líneas Aéreas (ALA) es una entidad fundada en 1952 y constituida por la inmensa mayoría de las Compañías Aéreas Regulares que operan en España, tanto nacionales como internacionales. En la actualidad representa aproximadamente el 70% de los vuelos operados.

Los Estatutos de la Asociación indican que pueden pertenecer a ALA cuantas empresas estén dedicadas al transporte aéreo de pasajeros, carga y correo que lo deseen, siempre que estén legalmente registradas en España.

— En estos momentos de crisis por el Covid-19, ¿cuál es la situación general del sector aéreo? ¿Cuáles sus principales cifras?

—El sector aéreo se encuentra en una situación de supervivencia. Las restricciones a volar que se han impuesto en gran parte de los países, si no en la mayoría, como consecuencia de esta crisis sanitaria ha reducido las operaciones prácticamente a vuelos de emergencia con materiales esenciales, vuelos de repatriación y unos pocos para garantizar una conectividad mínima con los territorios extra peninsulares, lo que ha obligado a la compañías aéreas a dejar en tierra su flota. En términos generales el tráfico aéreo ha descendido en un 90%, una caída sin precedentes. A modo de ejemplo, esta Semana Santa se han operado 3.500 vuelos, un 95% menos que hace un año.

Las compañías aéreas se encuentran en una difícil situación financiera. Se calcula en 11.800 millones la caída de ingresos del sector aéreo sólo en España. Esta situación de inactividad del transporte aéreo por el COVID-19 pone en riesgo 750.000 puestos de trabajo del sector aéreo sólo en España, además de una a pérdida para el PIB español de hasta 45.000 millones de euros como consecuencia de dicha inactividad., según la IATA.

Es crucial que el Gobierno no deje caer a un sector tan estratégico como el aéreo, fundamental para el desarrollo del turismo, el 80% de los turistas internacionales que vienen a España lo hacen en avión, y no hay que olvidar que del turismo dependen el 13% del empleo y el 12,5% del PIB.

— ¿Para cuando prevén la salida de la crisis?

—Eso dependerá de la evolución de la epidemia, no sólo de España, sino en el conjunto de países. El transporte aéreo tiene un carácter internacional, por lo que su reactivación y recuperación y dependerá de la evolución de la pandemia a nivel global, lo que determinará el proceso de relajación de las restricciones de movilidad, y por tanto, de



“Es crucial que el Gobierno no deje caer a un sector tan estratégico como el aéreo, fundamental para el desarrollo del turismo: el 80% de los turistas internacionales que vienen a España lo hacen en avión”

“Creemos necesario que se establezca una línea de avales para las peticiones de crédito específicos para las compañías aéreas que les garantice el alquiler de las flotas, entre otras cuestiones”

volar en los distintos países, entre otros factores. Pero esa recuperación también dependerá en gran medida de la recuperación de la confianza de los consumidores a volver a volar y desplazarse a otros países.

— ¿Qué le piden al Gobierno mientras tanto?

—Es necesario la articulación de un conjunto de medidas dirigidas al sector aéreo como por ejemplo, aumentar los plazos de aplazamiento de cuotas de la Seguridad Social

AL TIMÓN

Javier Gándara Martínez de 50 años, es presidente de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA) y director general de easyJet en España, Portugal y Países Bajos. Antes de unirse a easyJet, trabajó como Senior Manager para España y Portugal en la compañía internacional FedEx. En 2007 Javier fue nombrado director de Operaciones de

easyJet en España, y éste fue su puesto hasta el 1 de mayo de 2011, cuando se convirtió en director general de easyJet para España y Portugal. Asimismo, se graduó en Ingeniería Aeronáutica por la UPM (Universidad Politécnica de Madrid), es también graduado en Administración y Dirección de Empresas por la

UNED y cuenta con un Executive MBA por el IE Business School, además de un Postgraduate Certificate in Air Transport Management por la City University de Londres. Es el autor del libro ‘Revolución en los cielos: claves del éxito de las aerolíneas de bajo coste’, editado por ITAérea. Javier Gándara está casado y tiene dos hijos.

y autorizar el aplazamiento de las del IVA, sin coste, así como la reducción de los plazos de reembolso de las liquidaciones a devolver del IVA durante, al menos, el periodo temporal en que se mantenga la actual situación de excepcionalidad.

Además es necesaria una revisión de la normativa de cálculo de los pagos fraccionados del Impuesto de Sociedades para reducir su cuantía alineándolos a la liquidación real y mitigar así el impacto en la caja de las compañías.

Habría que poner en marcha de forma efectiva y aumentar las líneas

de crédito del ICO garantizando su rápido acceso, así como una línea específica de avales para el sector ante terceros externos y para financiación de las tasas aeroportuarias..

Por último, dos cosas: la suspensión temporal de las tarifas de estacionamiento de larga estancia para los aviones parados obligatoriamente por las cancelaciones debidas al COVID-19; y la implementación en España de medidas equivalentes a las adaptadas por los otros Estados Miembro de la Unión Europea en apoyo a sus compañías aéreas.

— ¿Está la situación de las compañías españolas más o menos igual que la del resto de sus colegas?

— Percibimos una mayor sensibilidad en otros países hacia el sector aéreo. Algunos países se han adelantado aprobando ayudas específicas para el sector aéreo, tanto directas a las compañías aéreas, como para el sector aéreo en su conjunto.

Por ejemplo, nosotros creemos necesario que se establezca una línea de avales para las peticiones de crédito específicos para las compañías aéreas que les garantice el alquiler de las flotas, entre otras cuestiones. Otros países mucho menos dependencia estratégica del transporte aéreo que España, como Reino Unido, Noruega, Francia, Italia, Países Bajos o Alemania, ya lo han hecho para sus compañías nacionales.

— ¿Prevén movimientos corporativos tras esta crisis?

—Es difícil prever los movimientos corporativos que puedan adoptarse tras esta crisis. Debemos tener en cuenta que, una vez se supere esa crisis sanitaria en España, la evolución del transporte aéreo vendrá condicionada por la evolución de la pandemia a nivel global, además de la recuperación de la confianza de los consumidores. Por lo

“Percibimos una mayor sensibilidad en otros países hacia el sector aéreo. Algunos países se han adelantado aprobando ayudas específicas para el sector aéreo, tanto directas a las compañías como para el sector en su conjunto”

“Cuando llegue el momento de empezar a hablar de recuperación, habrá que activar un plan de apoyo sin precedentes para conseguir reflotar un sector que contribuye con alrededor del 13% del PIB y del empleo en España”

que la reactivación del sector, y la recuperación de la actividad a niveles precrisis, es difícil vislumbrarla a día de hoy. Y eso también dependerá de la apuesta que haga el Gobierno en apoyo de un sector fundamental para el desarrollo del turismo, y por tanto de la economía y el empleo.

— El sector va a cambiar tal y como lo conocemos hoy?

—Es difícil vaticinar cómo va a ser la sociedad, el tejido empresarial y productivo, o el propio sector aéreo, a partir del momento en que las medidas de confinamiento se relajen. Ahora mismo está en cuestión la supervivencia de prácticamente cualquier aerolínea sin una serie de apoyos externos. Cuando llegue el momento de empezar a hablar de recuperación, habrá que activar un plan de apoyo sin precedentes para conseguir reflotar un sector que contribuye alrededor del 13% del PIB y del empleo en España.

Cuando empiece a recuperarse la actividad, lo que se prevé que se inicie con los vuelos domésticos, será el momento de aunar esfuerzos y trabajar todos juntos para volver a prestar ese gran servicio a la sociedad que el transporte aéreo proporciona, propiciando intercambios comerciales, culturales, acercando personas, y actuando como uno de los catalizadores clave del turismo y de la economía en su conjunto.