

Más de medio siglo al servicio de las compañías aéreas en España



La Asociación de Líneas Aéreas, que agrupa actualmente a 50 compañías nacionales e internacionales, se constituyó en 1952, fijando su sede en la C/Gran Vía de Madrid, donde continúa en la actualidad.



PABLO OLMEDA, presidente.

Probablemente la cuestión inmediata es qué podría pasar en esa fecha para que fuera oportuna o necesaria la constitución de una patronal de compañías aéreas, cuando todas ellas eran "de bandera" y los reguladores de los servicios de Navegación y Aeroportuarios, se relacionaban casi orgánicamente con ellas, tanto en España como internacionalmente.

Los fines esenciales de ALA:

- Defender los intereses de los asociados.
- Velar por la Seguridad Operacional.
- Y promover la eficiencia de los servicios.

Los intereses han ido cambiando al ritmo de las transformaciones de la industria. Por esquematizar, y asumiendo el riesgo que ello supone, podríamos hablar de tres grandes

etapas: a) Lo importante es volar b) Lo importante es vender c) Lo importante es ganar. Podemos admitir que ALA se incorporó a la segunda, que no pudo llegar hasta 1974, cuando se firmó la Desregulation Act en los EE.UU., que desencadenó un proceso de liberalización que ya está prácticamente concluido, y que nos ha situado en una competencia abierta entre las compañías aéreas.

Velar por la Seguridad Operacional, antes y ahora, es para la Asociación un factor crítico en la sostenibilidad de las compañías aéreas, en tanto que su Producto básico se puede reducir a los valores de Frecuencia, Regularidad, y Puntualidad, factores que determinan la rotación de sus aviones y con ella la productividad de sus medios de producción.

Promover la eficiencia de los servicios de navegación y aeroportuarios, porque influyen directamente en los procesos productivos de las compañías, y el rigor en las inversiones porque son las compañías aéreas quienes las financian.

Cómo consigue ALA sus fines:

Manteniendo un diálogo permanente con el Sector. Revisando los criterios que se aplican. Proponiendo alternativas de mejora. Reclamando los perjuicios y los costes.

La Asociación ha procurado conseguir sus fines mediante ese diálogo permanente con el sector, porque entiende que la "cadena de valor" del transporte aéreo tiene la fortaleza de su eslabón más débil, lo que establece una concurrencia de intereses que no podemos ni debemos obviar, porque nos condiciona a todos los intervinientes.

Revisamos los criterios que se aplican porque cada día surgen tecnologías y recursos que los hacen obsole-

tos. Surgen nuevas exigencias y nuevas obligaciones ante nuestros clientes.

Proponemos las mejores prácticas porque nuestras 50 compañías asociadas acumulan múltiples experiencias en todos los aeropuertos del mundo, con medios diferentes y en circunstancias muy diversas, lo que nos permite extrapolar las situaciones, como en definitiva ha hecho nuestra industria con su amplísimo tejido asociativo internacional.

Reclamamos los perjuicios y sus costes porque hemos contratado y pagado servicios de calidad que condicionan nuestro producto final, y en consecuencia nuestro compromiso con el cliente.

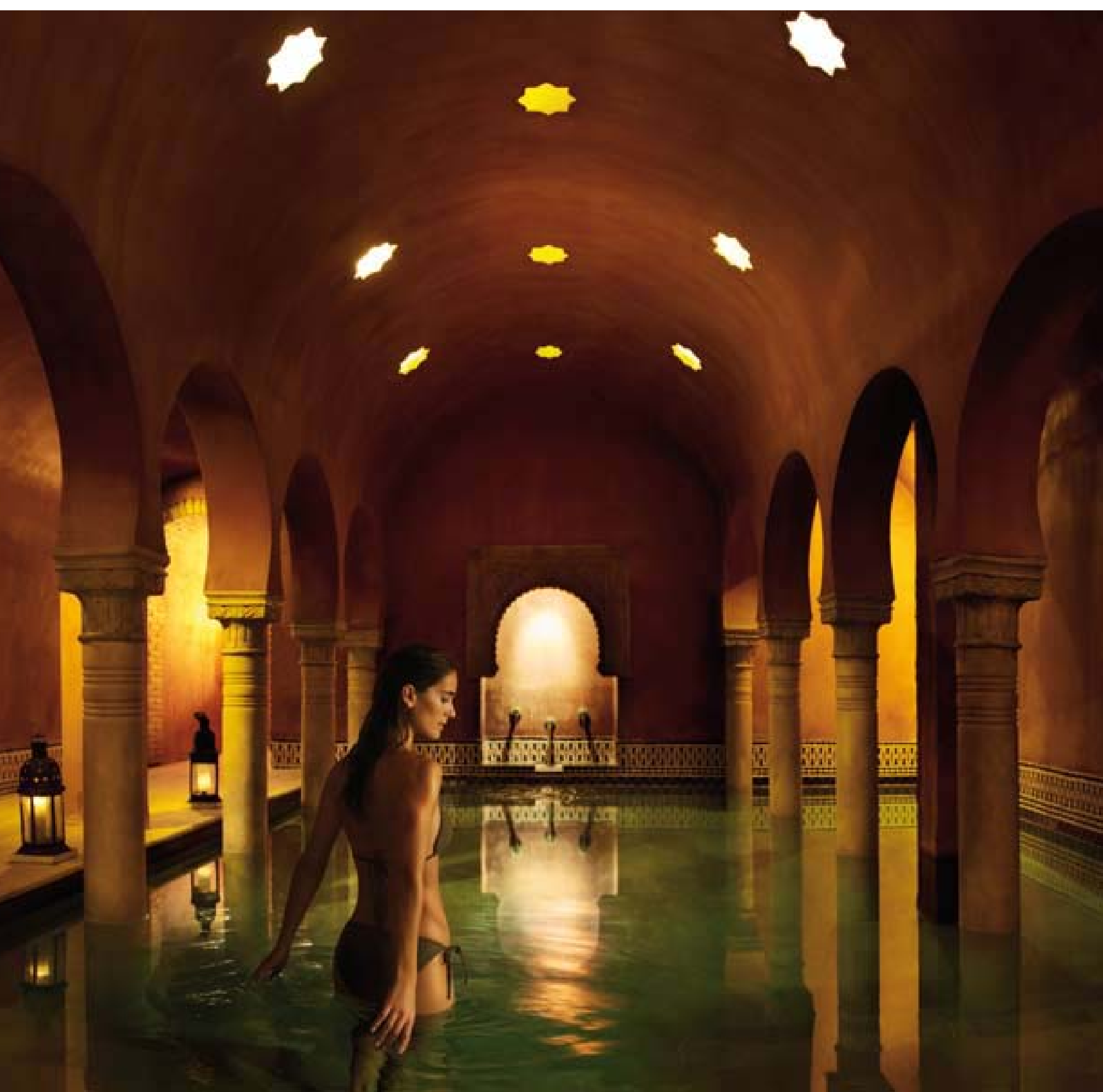
Objetivos cumplidos, objetivos no cumplidos, y objetivos por cumplir:

Entre los primeros podemos hablar de aplicaciones incorrectas de Tasas, de alguna que otra doble imposición, de opciones de inclusión o no de tasas en la tarifa, etc., lo que ha supuesto una cifra estimada

pasa a la pag.36



JUAN LUIS BURGUE, gerente.



Descansa, ven a sentírte bien... ven a Andalucía

Andalucía
TE QUIERE

viene de la pag.34

muy superior a los 1.000 millones de euros.

Entre los segundos hablamos de indemnizaciones reclamadas por deficiencias en el funcionamiento de los servicios, entre los que destacan los producidos por el conflicto de Aena con sus controladores aéreos ; del ajuste de los costes de explotación aeroportuarios que den lugar a la reducción de las Tasas; de la revisión de las inversiones y de su retorno económico, etc.

Por lo que se refiere a los objetivos por cumplir, podemos destacar los siguientes: El uso flexible del espacio aéreo español, mediante el arbitraje de los intereses del Ministerio de Defensa y del Ministerio de Transportes, ya que tiene unos efectos muy significativos sobre los costes de producción de las compañías aéreas y sobre la emisión de gases de efecto invernadero; la trasposición de la directiva comunitaria sobre la homologación de las condiciones en toda la Unión, propiciando la transparencia desde múltiples perspectivas operacionales y económicas; la optimización de las Rutas de entrada y de salida, promoviendo el diseño , los métodos y los procedimientos que eviten las desviaciones y con ello sus efectos medioambientales; el desarrollo de la "Intermodalidad", que haga posible una integración de los distintos modos en igualdad de condiciones frente al mercado, tanto por lo que se refiere a la amortización de las infraestructuras como al pago de los servicios recibidos.

Posición ante la crisis:

El Transporte turístico y el transporte aéreo tienen una fuerte interdependencia, si admitimos que el 77% de los turistas llegan a España en avión. La caída de la demanda turística, arrastra a la caída de las operaciones de vuelo, y ésta a las facturaciones de Aena que, sin embargo, debe mantener su plan de inversiones, en el entendimiento de que la crisis será pasajera y de que la mejora de las infraestructuras es una demanda permanente. En **Ala** apoyamos el mantenimiento del esfuerzo inversor, aunque estimamos que, en el contexto actual de crisis, se deberían priorizar las inver-

siones con retornos más rápidos y que más afecten a los costes de la producción.

No pensamos que estemos hablando solo de una crisis coyuntural, sino también de una crisis estructural que se desarrolla desde hace bastantes años, como consecuencia de la convivencia de los diferentes ritmos de desregulación que se vienen produciendo desde esa fecha mítica de 1974 a la que nos hemos referido.

En nuestra opinión, es necesario ahondar sobre el cambio del modelo en el que convergen las compañías de Red y las compañías de Punto a Punto, para promover un equilibrio que puede estar en entredicho, especialmente por lo que se refiere a la viabilidad de los Hubs. Creemos que hay un espacio enorme por recorrer en el desarrollo de la Intermodalidad, si bien entendemos que implica no solo a la homologación de condiciones operacionales y económicas, sino a toda una gama de procedimientos operativos que permitan asegurar la conectividad de los pasajeros y de sus equipajes con los mercados internacionales. Opinamos que debe preservarse el Mercado España porque no parece lógico sustituir un Producto conocido por 17 a conocer, y en ese sentido entendemos que el mantenimiento del criterio de Red, contribuye al mantenimiento del Mercado España y al desarrollo de los mercados singulares.

Afirmamos que la gestión debe ser más eficiente en todos los eslabones de la cadena de valor del transporte aéreo, y que ello exige cambios culturales, enfoques al cliente y no solo a la producción, prioridad de los procesos de gestión en función de los productos.

Y pensamos finalmente que el transporte aéreo tiene un nuevo futuro en la redefinición de las condiciones operativas tanto de navegación como aeroportuarias, en la homologación de las condiciones entre los intervinientes, en la redefinición de procesos productivos orientados a los clientes (las compañías y los pasajeros), en la asunción de que este modo de transporte se mueve exclusivamente por intereses de Mercado, y que es éste el que garantiza la movilidad de las personas y las cosas. ●

COMPAÑÍAS AÉREAS DE ALA

