

**NUOVO
DESIGNO**

LA REVISTA PROFESIONAL SOBRE TRANSPORTE Y TRABAJOS AÉREOS

AVIACIÓN COMERCIAL

AÑO IV • Nº25 • ESPAÑA: 3,60 € • PORTUGAL CONT. 3,25 €

ESPECIAL
BUSINESS
AVIATION



LÍNEAS AÉREAS
**LA EVOLUCIÓN DE
LAS COMPAÑÍAS
ESPAÑOLAS**

787 LA REVOLUCIÓN
PENDIENTE



ATR 72-600
NUEVA AVIÓNICA Y MOTORES MÁS POTENTES



SIMULADORES PROFESIONALES
**CONSEJOS Y SUGERENCIAS
PARA UNA BUENA ELECCIÓN**



MC



BUSCA REINVENTARSE

La actual situación de crisis económica que soportan todos los sectores de la sociedad también afecta a la aviación ejecutiva, que desde finales del 2008, y sobre todo durante el 2009 ha tenido de alguna forma que "reinventarse" para poder hacer frente a un nuevo modelo que proviene del cambio que se está dando en un mundo globalizado (y globalizante) que marca un nuevo escenario de futuro.

Por Felipe Alonso



Tal y como ha señalado recientemente el presidente del Grupo Gestair –la principal compañía española de aviones ejecutivos–, Jesús Macarrón, el deseo que había de conseguir desde España una mayor internacionalización de este tipo de "servicio aéreo a la carta" ya no es posible por la situación que ha afectado al desarrollo esperado. En la actualidad las compañías de vuelos ejecutivos que operan en el país, destaquemos por parte española la ya mencionada Gestair, y a nivel internacional NetJets, entre otras, se encuentran con el grave problema de la financiación, dado que las entidades financieras han cerrado el grifo de los préstamos. Esta decisión unilateral promovida por la crisis no sólo afecta a las compañías aéreas en sí mismas, sino a la mejor forma que tenían de funcionar a través de la gestión de los aviones que eran cedidos para tal fin por sus propietarios. Las aerolíneas de servicios ejecutivos han variado la estrategia, por lo tanto, y han pasado de comprar directamente aviones, a llevar a cabo su gestión. De esta forma la compañía podía explotar los jets privados, tributando posteriormente a sus propietarios una cantidad por los servicios realizados, o con un alquiler contante y sonante acordado.

Esta forma suponía también una inversión que durante muchos años ha sido considerada como más segura que la bolsa para aquellos que tienen la capacidad suficiente en euros para comprarse un Bombardier Learjet 60, un Hawker Beechcraft, o un Mustang o el Citation CJ2, por mencionar algunos de los clásicos aviones ejecutivos que sobrevuelan

los cielos no sólo españoles, sino mundiales.

Pero si ya de por sí este es un problema serio, aunque hay flotas con bastantes aparatos, baste, por ejemplo, con fijarse en la cantidad de unidades que hay aparcadas en el aeropuerto de Torrejón de Ardoz (Madrid), los operadores de este tipo de aviones tiene otro grave asunto sobre el que tratar, al menos en el que se refiere a la capital de España, dado que la proximidad al aeropuerto más importante que hay en el país, Barajas, no permite un tráfico fluido para este tipo de aviación. No sólo por los despegues y aterrizajes, por los slots, y por la necesidad de que Barajas autorice la salida y entrada de los aviones, sino porque a partir de las 22 horas Torrejón cierra y no se puede aterrizar allí, ni despegar después de esa hora, lo que supone un grave descalabro para el desarrollo óptimo de la actividad.

En el resto de los aeropuertos españoles donde la aviación ejecutiva opera hay menos problemas pues el tráfico aéreo es mucho menos denso. No obstante en Madrid se ha buscado una alternativa, que por cierto no ha gustado nada a los propietarios de las empresas de aviación ejecutiva, la de construir un nuevo aeropuerto de uso exclusivo para estos vuelos cerca de la población de El Álamo, en la zona oeste de la capital, peor comunicada con el centro. La decisión está tomada por la Comunidad de Madrid, y aunque se ha solicitado que se habilitasen las instalaciones que hay en Getafe o en Cuatro Vientos, dentro de unos años el que quiera emplear para uno de sus desplazamientos un jet de este tipo tendrá que ir a unos 30 kilómetros de Madrid.

La situación es en este momento, una búsqueda de soluciones que permitan afrontar la crisis que ha causado la situación económica, aunque en el sector se espera que muy pronto se vuelvan a hacer negocios a bordo de los jet, que sirven no sólo para trasladar a empresarios u hombres de negocios de una ciudad a otra, sino, incluso, para sellar acuerdos comerciales a varios miles de metros de altura.

Decíamos al principio que se está reinventando la aviación ejecutiva, y así parece, cuando la internacional Netjet ha anunciado un nuevo Plan Estratégico que hará público en breve, o cuando la española Gestair –con una antigüedad de más de treinta años-, se encuentra inmersa en uno de esos planteamientos para el periodo 2009-2011, y confía, según las cifras facilitadas por la propia compañía en facturar en el presente ejercicio 210 millones de euros.

El futuro es incierto, aunque desde el sector se confía en que se mantenga el negocio, dado que hay empresarios que no pueden perder el tiempo con vuelos comerciales, con retrasos o esperas en los aeropuertos, y deben emplear estos servicios que en un principio y en un final, aunque no guste la expresión a estas sociedades, son "taxis aéreos".



Las compañías de vuelos ejecutivos se han encontrado con el gran problema de la financiación, lo que ha provocado que hayan pasado de comprar directamente los aviones a llevar su gestión

