

# «Europa tendrá que apoyar a las aerolíneas para seguir como líder turístico»

**Futuro.** El presidente de Aertec alerta de que el sector aeronáutico, con un gran peso andaluz, pagaría también la factura sin ayudas para el transporte aéreo

JOSÉ VICENTE ASTORGA



MÁLAGA. Que Europa, con Francia y España como campeones turísticos mundiales, defienda su posición como gran destino dependerá de medidas de apoyo a la aviación comercial para salvar la coyuntura actual. Pero no sólo a ella. La suerte de la industria aeronáutica europea —630.000 empleos con Airbus en cabeza— está ligada a los planes futuros de las aerolíneas que ahora se replantean pedidos. El sector industrial aeronáutico andaluz, más volcado en la rama militar del consorcio Airbus, suma más de 15.000 empleos y los ajustes en programas de defensa previos al virus ya estaban pasando factura.

El presidente y cofundador de Aertec, Antonio Gómez-Guillamón, no tiene dudas sobre la ruta a seguir: un plan europeo de apoyo al transporte aéreo que supere los auxilios nacionales a aerolíneas. «Alitalia ya estaba en una situación agónica antes del coronavirus», aclara sobre la reciente intervención pública. «Si Europa quiere mantener su liderazgo turístico tendrá que apoyar a las ae-

rolíneas. Sería un drama creer que pueden salir por sí solas. Eso sólo hará que la salida de la crisis sea más lenta», sostiene ante un escenario actual de suspensión de pedidos que lleva a Airbus a trabajar a dos tercios de su capacidad.

La duración de la emergencia sanitaria con su secuela de aeropuertos cerrados con miles de aviones aparcados no prometen una transición fácil. «Aunque cuenten con ayudas públicas en cada país, como pueden ser aquí los ERTE, ¿cuántos meses serán capaces de aguantar sin ingresos y además con gastos añadidos como los de mantener aviones parados? Entiendo que pocos», subraya, de ahí la urgencia de ese plan continental de apoyo en el que EE UU se ha anticipado con las suyas. A cualquiera le cuesta imaginar la parálisis que el Covid-19 ha llevado al tráfico aéreo, pero más aún a las tripulaciones de los vuelos logísticos que van a China y vuelven con material sanitario o las que repatrian a los últimos turistas desde cualquier país. Son casi los únicos pilotos y personal de cabina que hasta marzo conectaban el mundo a diario gracias a 150.000 aviones y 3.700 aeropuertos.

## Menos viajes

La realidad económica y turística global —1.400 millones de turistas al año— que era posible gracias a la posibilidad de viajar a cualquier parte y a precios nunca vistos se ha esfumado. ¿Viajaremos menos y será más caro? Gómez-Guillamón no tiene dudas de que los nuevos requerimientos tanto para aeropuertos —controles sanitarios— como para las aerolíneas —más espacio libre entre pasajeros— alteran el esquema 'low cost' basado en exprimir ocupación y horas de vuelo de cada aparato. «Puede que se vuelva a una situación de hace diez años, con menor demanda de viajes como



Antonio Gómez-Guillamón, en su empresa en una imagen de archivo. FERNANDO GONZÁLEZ

los de negocios, pero no que haya un cambio general de mentalidad colectiva que lleve a viajar radicalmente menos», opina. En este sentido, apunta que a partir de este verano habrá un descenso de vuelos de larga distancia entre grandes 'hubs' aeroportuarios en favor de conexiones medias, «que es el perfil de los vuelos que seguirá moviendo en

la Costa del Sol». En cualquier caso, «habrá una recuperación del tráfico aéreo porque sin él no habrá salida de la crisis para la economía y el turismo». A largo plazo, «si no hacemos los deberes, me preocupa que países como China, que en industria aeronáutica nos lleva años de retraso, empiecen a pisarnos los talones si Europa baja el ritmo.

Sería una gran pérdida estratégica. Es una oportunidad que China aprovecharía. El que hubiera un mercado de tres actores en el mundo es algo con lo que se contaba en los próximos 30 años, pero no que acabara en cinco», asegura Gómez-Guillamón sobre el avance asiático frente a un debilitado duopolio de Boeing y Airbus.

## Drones para tiempos de fronteras cerradas y confinamientos

J. V. A.

MÁLAGA. La mayoría de la plantilla de Aertec salva con teletrabajo el día a día, una tarea «muy complicada porque hay software que no puede pasar de los servidores a la nube», resume su máximo directivo. El frente comercial se resien-

te para una firma proveedor preferente de Airbus. La división de aeronaves no tripuladas se ha reactivado ahora en Aertec al menos en relación a posibles pedidos de sus modelos de largo alcance. «Varios países se dirigen a nosotros pero son contactos en los que habrá que avanzar», asegura.

## CIFRAS

Actor en un mercado global  
Facturación: 33,4 millones en 2019.

Plantilla: 635 trabajadores.  
Aeropuertos: Ha desarrollado proyectos en 160 instalaciones en 40 países.

Airbus: Uno de sus últimos acuerdos como proveedor se centra en un sistema industrial de fabricación inteligente denominado i-Workbench.

«Puede que se vuelva a una situación de hace diez años, con menor demanda de viajes como los de negocios»