



LA AVIACIÓN EJECUTIVA RENACE EN ESPAÑA

ES RESPONSABLE DEL 0,2% DEL PIB DEL CONTINENTE. EN ESPAÑA, LA IMAGEN DEL EJECUTIVO QUE VUELA EN UN JET PRIVADO GENERA TODAVÍA CIERTAS RETICENCIAS DENTRO DE LAS PROPIAS EMPRESAS, PERO SE ESTIMA QUE ESTE SEGMENTO TIENE UN 10% DE POTENCIAL CRECIMIENTO EN EL PAÍS, LO QUE LO SITUARÍA EN EL NIVEL PREVIO A LA CRISIS.

Por: **Laura Carrera**

Es parte de la estrategia de casi todas las grandes empresas y, al mismo tiempo, uno de sus secretos mejor guardados. La aviación ejecutiva, ligada a la figura del presidente o consejero delegado, suscita una elevada sensibilidad, ya que se considera un privilegio, generalmente caro, restringido a quien dirige la empresa y, en algunos casos, a la cúpula directiva. Sin embargo, este pequeño segmento de la aviación, además de ser una fuente de oportunidades de negocio para las compañías, es en sí mismo una industria que crea empleo y riqueza, algo que no siempre se sabe.

Según un informe de la consultora Booz Allen Hamilton encargado por la Asociación Europea de Aviación Ejecutiva (EBAA, en sus siglas en inglés), la aviación ejecutiva es responsable de 371.000 empleos en el viejo continente, produce bienes y servicios valorados en 98.000 millones de euros y aporta un 0,2% al PIB europeo. Alemania, Francia y Reino Unido son los principales *players*; suman el 63% del valor agregado bruto del sector –que asciende a 27.000 millones–, gracias a que tienen más centros de producción y de mantenimiento que sus vecinos. Y también marcan el paso en operaciones, con un peso de la aviación ejecutiva sobre el total de vuelos de entre el 7% y el 12%, frente al 4% en el que se sitúa España actualmente, incluso en los tiempos de bonanza económica.

**EL 70% DE
LOS VUELOS
EJECUTIVOS
OPERADOS
EN ESPAÑA SE
CONCENTRA
EN CINCO
AEROPUERTOS**

En 2015, el tráfico de vuelos ejecutivos retrocedió un 2% en Europa, en contraste con el PIB europeo, que creció un 1,8%. Alemania y Francia redujeron su volumen medio de vuelos, mientras que Reino Unido se mantuvo estable. En España, los vuelos retrocedieron un 1,4%. Pese a su menor masa crítica en comparación con otros países, que los expertos atribuyen a la falta de madurez del mercado y al contexto económico, las perspectivas a medio plazo son positivas gracias a su elevada internacionalización. “Hasta el segundo semestre de 2008, España acumulaba crecimientos de dos dígitos. Con el estallido de la crisis, el negocio cayó a niveles de finales de 2013, pero ya en 2014 Europa cosechó un ligero incremento en vuelos y, en 2015, un alza del 11% respecto a 2013. España sigue esa tendencia, aunque de forma más ligera”, explica José Ramón Barriocanal, consultor independiente y exconsejero delegado de Gestair, líder de la aviación ejecutiva en España. Pese a estar aún lejos de los niveles precrisis, Barriocanal subraya otro dato que invita al optimismo: “Los clientes de las compañías de aviación ejecutiva ya no son españoles, sino multinacionales globales, lo que ha incrementado las horas de vuelo al tiempo que los precios se mantenían estables, incentivando la demanda únicamente con promociones para comprar paquetes de horas. El volumen de vuelos intercontinentales nunca ha decrecido, sino al contrario, y eso ha permitido mantener los ingresos durante la crisis”. En Europa, la tendencia es similar y los vuelos internacio-

nales han crecido un 40% en la última década, si bien casi el 92% de los desplazamientos siguen siendo internos.

LA PUJANZA DE MADRID Y BARCELONA

Se calcula que el año pasado 779.229 clientes volaron en jets privados. En España, se operaron 37.932 vuelos privados, lejos de las 50.000 operaciones de 2008 y a años luz de los 90.000 vuelos anuales de Alemania o los 80.000 de Reino Unido. Sin embargo, como matiza Gerardo Manzano, consejero delegado del bróker Euroworld, "el tráfico en España no se circunscribe a unas compañías de cierta bandera. Los vuelos dentro de la UE pueden ser operados por aviones de cualquier nacionalidad, y es habitual que un vuelo con origen

EN ESPAÑA, 18 COMPAÑÍAS DEL IBEX-35 UTILIZAN SUS PROPIOS JETS PRIVADOS

España sea operado por una aerolínea del país de destino o, incluso, de un país tercero".

Un 70% de los vuelos operados en España se concentra en cinco aeropuertos: Barajas (Madrid), El Prat (Barcelona), Mallorca, Málaga e Ibiza. Mientras que, en el caso de los tres últimos, el factor clave es su fortaleza turística (España recibió más de 68 millones de visitantes internacionales en 2015), Madrid y Barcelona son los grandes referentes en tráfico de negocios, copando hoy la mayor parte del mercado. En la capital, donde la terminal ejecutiva se trasladó de Torrejón de Ardoz al aeropuerto de Barajas en 2013, no solo ha aumentado el tráfico de salida; la llegada de compañías extranjeras, principalmente asiáticas y de Oriente Medio en busca

de oportunidades de negocio, también ha crecido de forma exponencial. Mientras, en Barcelona, el punto álgido del año coincide con la celebración del Mobile World Congress. En 2015, el aeródromo de El Prat operó 381 vuelos privados durante la gran cita mundial de las telecomunicaciones, un 139% más que en una semana normal. Un 54% de los vuelos procedieron de Europa (principalmente Reino Unido, Francia y Suiza). Estados Unidos representó un 31% y, los vuelos nacionales, es decir, el 15% del total.

QUIÉNES Y CUÁNTOS

En algunos casos, quienes utilizan este tipo de vuelos son clientes particulares (por ejemplo, la Organización Nacional de Trasplantes



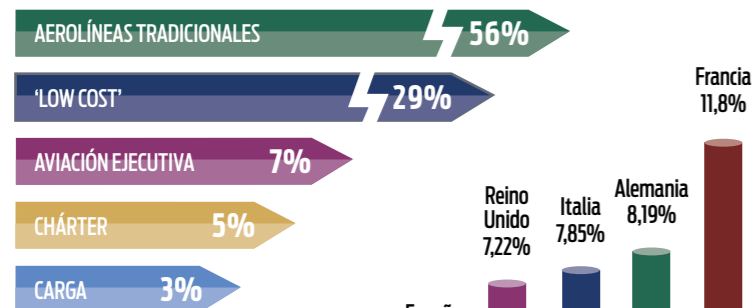
Bombardier Global Express

© BOMBARDIER INC.

LA AVIACIÓN EJECUTIVA, EN DATOS

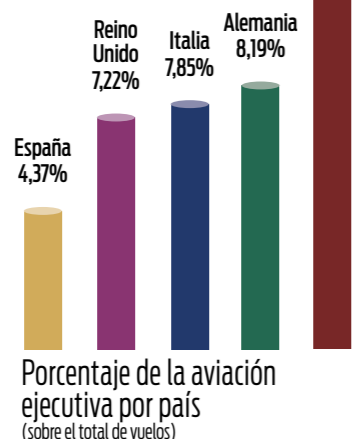
Peso de la aviación ejecutiva en Europa

Porcentaje sobre el total de vuelos en el continente

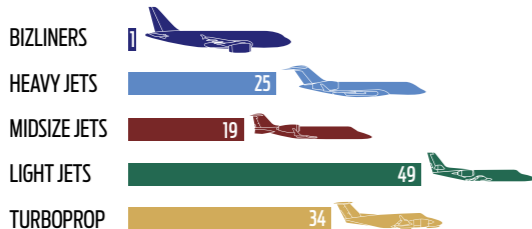


Aeropuertos con más volumen de pasajeros de negocios

1. París
2. México DF
3. Londres
4. Nueva York
5. Lisboa
6. Berlín
7. Bruselas
8. Estambul
9. Múnich
10. Oporto



Flota de aviación ejecutiva en España (128 aviones)



Las rutas más demandadas (2015)

Top 10 rutas internacionales

Origen-destino	Suma de movimientos
París Le Bourget-Madrid Barajas	199
Niza-Ibiza	172
París Le Bourget-Ibiza	171
París Le Bourget-Barcelona	105
Londres Luton-Ibiza	104
Ibiza-Ginebra Cointrin	85
Zúrich-Palma De Mallorca	78
Madrid Barajas-Ginebra Cointrin	72
Palma De Mallorca-Niza	71
Niza-Málaga	70

Top 10 rutas nacionales

Origen-destino	Suma de movimientos
Madrid Barajas-Barcelona	973
Palma De Mallorca-Ibiza	772
Palma De Mallorca-Mahón (Menorca)	747
Palma De Mallorca-Barcelona	459
Ibiza-Barcelona	432
Palma De Mallorca-Madrid Barajas	382
Málaga-Madrid Barajas	370
Melilla-Málaga	288
Madrid Barajas-Ibiza	247
Valencia-Ibiza	210



FUENTES: EUROCONTROL, AMSTAT, AIRCHARTERGUIDE.COM, EBAA, 'INFORME SOBRE LA AVIACIÓN EJECUTIVA 2015' DE GEBTA Y EUROPAIR.



para trasladar los órganos de los fallecidos). Pero el principal usuario son las empresas. Un 88% de las 50 compañías de mayor tamaño de Estados Unidos utiliza este tipo de aviones en sus desplazamientos, según la clasificación que elabora la revista *Forbes*. La consultora Nexa Advisors señala que, entre los clientes más habituales, están farmacéuticas, petroleras y grupos aeronáuticos y de defensa. En España, 18 compañías del Ibex-35 operan sus propios jets ejecutivos. Entre ellas, Telefónica, Iberdrola, Banco Santander o Repsol. En otras ocasiones, “estas aeronaves se abanderan en gestión a compañías, a las que se abonan los gastos, aunque luego su uso se circunscribe a un solo cliente, por lo que no genera ingresos”, asegura Manzano. “También existe la posibilidad de alquilarlo a terceros, lo que permite reducir costes y obtener fondos adicionales, pero exige tener una licencia de operador aéreo”, añade. Esta última fórmula es poco habitual por la propia idiosincrasia de la aviación ejecutiva, donde lo que se valora es el ahorro de tiempo y tener a disposición el avión en cualquier momento.

Según las cifras que maneja el sector, la flota de aviones ejecutivos con matrícula española ronda el centenar y un 30% de sus desplazamientos son transoceánicos. Los modelos más comunes son los jets muy pequeños (hasta cinco pasajeros y 2.000 kilómetros de alcance) y

DE 10 A 200 MILLONES DE EUROS
Este es el rango de precio de un jet ejecutivo, algo que depende del tamaño, el tipo de motor y la configuración interior, como se puede ver en la imagen.

los de tamaño medio (hasta nueve pasajeros y 5.500 kilómetros de alcance). En su mayoría, están gestionados por operadores externos.

Existen unos 25 operadores de aviación ejecutiva en España, desde compañías pequeñas que gestionan unos pocos aviones hasta operadores con unas 20 aeronaves. El líder del mercado, con una cuota del 70%, es la nueva Gestair que, tras su fusión con su rival Executive Airlines el año pasado, opera una flota de 30 aviones y ha superado ya los 80 millones de euros de facturación.

Respecto al coste de adquisición de un jet ejecutivo, oscila entre los 10 y los 200 millones de euros y está vinculado al tamaño del avión, al tipo de motor y a la configuración interior, entre otros factores. A ello se suman, además, otros gastos relacionados como los seguros, el combustible (que representa más del 30% de los costes totales), los recambios, la tripulación y su formación o las certificaciones.

OPTIMISMO PARA 2016

No obstante, en el caso de la aviación ejecutiva, el coste y la sensibilidad al precio es menor que en otros segmentos de la aviación, ya que lo que valoran las grandes multinacionales son las ventajas que ofrece: la flexibilidad, la eficiencia, la confidencialidad o la seguridad. También la conectividad, puesto que permite combinar múltiples destinos en un viaje de ida y vuelta en el

día, lo que redundará en una mayor conciliación entre vida laboral y familiar. De ahí que el sector encarare con optimismo un 2016 marcado por el mayor dinamismo empresarial. “En el arranque del año, se percibe una ligera progresión, impulsada sobre todo por la contratación de clientes extranjeros, en contraste con el mercado español, aún reticente”, apunta Manzano. “España tiene un potencial de crecimiento del 10%, lo que equivaldría a unas 3.700 operaciones más. Puede volver a los niveles precrisis, y el gran interrogante es cuánto tardará en hacerlo, lo que dependerá de cómo evolucione la economía española, el precio del petróleo o nuestro entorno”, resalta.

INFRAUTILIZACIÓN

Marcel Forns, director general de Gebta España, el principal consorcio de agencias especializadas en viajes corporativos, coincide en que aún queda mucho camino por recorrer: “En España, aunque ha habido una pequeña recuperación, la aviación ejecutiva no se percibe como una herramienta, sino como un lujo. Las empresas ceden la gestión a terceros por

EN ESPAÑA, GESTAIR ES LA EMPRESA LÍDER, CON UNA CUOTA DE MERCADO DEL

70%
Y 80 MILLONES DE EUROS DE FACTURACIÓN

una cuestión de imagen y esta situación no ha favorecido el crecimiento”. Y recalca que “las empresas del Ibex-35 tienen infrautilizados sus aviones ejecutivos porque estos no están incorporados en sus políticas corporativas de viajes. Aunque tendría sentido hacerlo, ya que se ganaría transparencia y se incorporarían criterios objetivos en el uso de esa herramienta, es algo que de momento no se plantea, puesto que podría generar incomodidad”. ■



JET AIRWAYS
ETIHAD AIRWAYS PARTNER

Conozca la hospitalidad de India vía Amsterdam.

Vuelos diarios a Delhi, Mumbai y Toronto

También vuelos diarios a India vía París, Londres y Abu Dabi.

Jet Airways - Princesa 2, pl.2 - 28008 Madrid - España
T: 902 585 777 - F: 915471090 - mad@selectaviation.es