

El sector de las aerolíneas es uno de los más perjudicados por la crisis sanitaria, hasta el punto de que no prevé recuperar su volumen de pasajeros hasta, al menos, 2022. Sin embargo, hay un segmento, el de la aviación ejecutiva, al que le ha ido mejor. “Uno de cada cinco aviones que ha volado en Europa en los últimos meses fue

de aviación ejecutiva, la mayor cuota de mercado jamás registrada en este sector”, señala el CEO de Europair, Gerardo Manzano. Manzano cree que la posibilidad de volar entre dos puntos que no están conectados suficientemente por vuelos comerciales y hacerlo con mayor seguridad, es una de sus palancas de crecimiento.

Gerardo Manzano, CEO de Europair

“La aviación no prevé recuperar el volumen previo a la crisis sanitaria hasta, al menos, 2022”

■ Nuria Díaz

—La crisis global de la Covid-19 ha tenido un fuerte impacto en el sector de la aviación, ¿qué cifras maneja?

—Las cifras que se barajan son realmente catastróficas y se estima que el negocio de transporte aéreo de pasajeros caerá en torno a un 80% respecto a la cifra del ejercicio anterior.

La pandemia del coronavirus ha llevado al transporte internacional de pasajeros a un punto muerto obligando a las aerolíneas a dejar, durante un tiempo, prácticamente la totalidad de su flota de aviones en tierra. La recuperación del volumen de vuelos está siendo paulatina y condicionada por la baja demanda y por las restricciones en vigor en los distintos países.

De hecho, no está previsto recuperar el volumen previo a la crisis sanitaria hasta, al menos, 2022.

—La aviación ejecutiva parece ser la primera en levantar cabeza, ¿qué cifras hay que lo demuestren?

—Según publica la EBAA, European Business Aviation Association de la que Europair es su único miembro en España, el negocio de aviación privada ha caído en torno a un 30% en Europa. Aunque esta cifra varía según el mercado concreto, es cierto que el dato es mucho menor que lo que muestra la aviación comercial tradicional y, por consiguiente, será mucho más fácil recuperar los niveles anteriores a la crisis sanitaria.

Durante las primeras fases de la pandemia en Europa, la aviación ejecutiva ha tenido que adaptarse a las nuevas circunstancias, a través de la organización de vuelos de reparación y otros viajes, pero siempre dentro de los supuestos para los que se permitía operar. De hecho, uno de cada cinco aviones que ha volado en Europa en los últimos meses fue de aviación ejecutiva, la mayor cuota de mercado jamás registrada en este sector.

Teniendo en cuenta que en 2019 el peso de la aviación privada representaba alrededor del 7% del volumen total de vuelos, este dato indica cómo este sector ha tenido un papel fundamental en el transporte aéreo europeo ante la ausencia de vuelos de línea.

A nivel global hemos observado una tendencia positiva en la recuperación de la aviación ejecutiva, que entre julio y agosto está operando aproximadamente al 80% de su actividad si la comparamos con 2019. El mismo dato para la aviación comercial sigue registrando caídas de alrededor del 60%, lo cual indica que la recuperación del sector de vuelos privados está siendo más rápida y consistente.

El fenómeno es aún más evidente en Europa, donde la aviación ejecutiva está registrando una activi-



ALEX PUJOL

dad cercana al 90% del volumen de negocio en 2019. Estos datos son claras señales de la resiliencia de este sector en tiempos de crisis, donde la flexibilidad y rapidez de este tipo de servicio se convierten en atributos fundamentales para los viajeros, que buscan una respuesta ágil y segura ante los desafíos de la situación actual.

“El negocio de aviación privada ha caído en torno a un 30% en Europa. Aunque esta cifra varía según el mercado concreto, es cierto que el dato es mucho menor que lo que muestra la aviación comercial tradicional”

—¿Qué previsiones tiene respecto al aumento de la demanda de aviación privada?

—En España este medio de transporte era poco conocido incluso antes de la crisis sanitaria, y la cuota de mercado de este sector era inferior a otros países europeos. Por lo tanto, es razonable esperar que, además de la recuperación del nivel previo a la crisis sanitaria en línea con el resto de los países de nues-

AL TIMÓN

Gerardo Manzano es propietario y administrador único de Europair desde 1994. Durante su carrera profesional se ha consolidado como ejecutivo del sector de la aviación a nivel internacional gracias a una dilatada experiencia en la gestión y planificación estratégica en los ámbitos de flete de aviones chárter, la aviación privada y la consultoría.

Nacido en Madrid en 1960, ha vivido en Malabo (Guinea

Ecuatorial), Londres (Reino Unido) y actualmente en Madrid (España). Manzano estudió Ingeniería Aeronáutica en la Universidad Politécnica de Madrid. Su educación y carrera han estado siempre vinculadas a la industria del transporte aéreo y su trayectoria profesional le ha llevado a ocupar puestos de responsabilidad en empresas de aviación ejecutiva,

como Gestair, y de ‘ground handling’, como Paukner o Servisair.

Siempre en movimiento buscando nuevas estrategias empresariales, es el alma y corazón de Europair. Cuando desconecta de la aviación, podemos encontrarle entre fogones, Manzano es un apasionado de la cocina. Otro de sus placeres es viajar, continuamente se plantea nuevos retos mientras viaja por el mundo.

tro entorno, se sumarán nuevos usuarios.

Durante estos meses, hemos observado un notable crecimiento de demanda entre personas que no habían utilizado anteriormente este medio de transporte, y que ahora valoran sus ventajas tanto para cubrir necesidades profesionales como privadas.

De hecho, esta fórmula ofrece no sólo la posibilidad de viajar entre dos puntos que actualmente pueden no estar suficientemente cubiertos por vuelos comerciales, sino además hacerlo de forma segura y con un control total del entorno sanitario.

Los pasajeros usan terminales exclusivas para estos vuelos, evi-

“La aviación ejecutiva está registrando una actividad cercana al 90% del volumen de negocio en 2019. Estos datos son claras señales de la resiliencia de este sector en tiempos de crisis”

tando así las aglomeraciones y largas colas de espera en el aeropuerto. Además, el tamaño de los grupos a bordo de un avión privado es reducido y no hay viajeros desconocidos. En definitiva, es una manera de viajar que permite trazar y minimizar el contacto con otras personas, lo cual supone una increíble ventaja en tiempos de crisis sanitaria. Esto nos hace prever que habrá una mayor demanda para este tipo de servicio, sobre todo cuando se reanude la actividad empresarial.

—En el caso concreto de Europair, ¿quiénes son sus accionistas?

—Aunque inicialmente la empresa fue creada por varios socios, en la actualidad yo soy el único accionista y propietario del 100% de la sociedad.

—¿Cuáles son las principales cifras económicas y cuáles las previsiones para este año de la compañía?

—Este es un ejercicio de transición para Europair ya que nos hemos visto obligados a modificar el balance entre nuestras dos principales líneas de negocio.

“Este es un ejercicio de transición para Europair. Nuestra hasta ahora principal actividad, gestionar programas de vuelos para grandes touroperadores europeos, está siendo sobrepasada claramente por la gestión de soluciones en aviones privados”

Así, este año, nuestra hasta ahora principal actividad, gestionar programas de vuelos para atender las necesidades de grandes tour operadores europeos, está siendo sobrepasada claramente por lo que hasta este año era nuestra segunda línea de negocio, precisamente la gestión de soluciones en aviones privados.

—¿Prevén movimientos de concentración, fusiones o adquisiciones, en el corto-medio plazo?

—Si hablamos de operadores aéreos de aviones comerciales, más que fusiones es previsible una drástica depuración de la oferta. Compañías como South African Airways, Avianca, Latam, THAI, Air Mauritius, Tame, Flyest, LGW, Level y Aeroméxico han declarado su cierre o están en puertas de hacerlo y tristemente muchas más van a desaparecer a lo largo de los próximos meses.

Además, las que sobrevivan no van ni mucho menos a ocupar el espacio que las desaparecidas dejan libre, más bien al contrario, han anunciado reducciones de flotas y programas de ajuste que implican una cascada de despidos en las diversas áreas que actualmente las conforman.

En definitiva, la industria de transporte aéreo se está convirtiendo en un campo minado que obliga a los profesionales a evaluar cuidadosamente a los operadores que proponemos a nuestros clientes para asegurar el cumplimiento de los compromisos que adquirimos en el desarrollo de nuestra actividad.