

EMPRESAS



En toda la historia de la aviación española, un total de 63 aerolíneas (el 79%) han cesado su actividad a causa de diversas razones.

EUROPA PRESS

El mes que viene, IAG dará a luz a una nueva marca *low cost*, Level, que –en palabras de su consejero delegado, Willie Walsh– acabará siendo una nueva aerolínea que operará vuelos transatlánticos desde El Prat, en Barcelona. La nueva compañía parece llegar con un pan debajo del brazo, puesto que todas las previsiones apuntan a que en nuestro país se alcanzarán cifras record de turistas. En cualquier caso, la historia de las aerolíneas en España no invita a

demasiado optimismo. Según un reciente estudio del bróker aéreo Europair, la posibilidad de que una aerolínea sobreviva en nuestro país es del 21%, la ratio más baja de Europa. En la última década, han desaparecido un total de 33 compañías, que cesaron su actividad económica, quebraron o se fusionaron. Los últimos ejemplos: algunas pequeñas como Calima Aviación; otras no tanto, como Orbest Ori-zonia, e incluso, alguna histórica como Spanair.

Pese al 'boom' del turismo y algún nacimiento 'low cost', en la última década han muerto 33 compañías

España, mal país para ser una aerolínea

■ Nuria Díaz

El estreno dentro de poco menos de un mes de los vuelos *low cost* de largo radio de IAG, bajo la marca Level que más adelante, según el consejero delegado de holding, Willie Walsh se convertirá en aerolínea, coincide en el tiempo con la delicadísima situación de la aerolínea de bandear italiana, Alitalia, al borde, otra vez, de la quiebra. La compañía arrastra graves problemas de liquidez y necesita de una millonaria inyección de capital del Estado para salvarse.

La cara y la cruz del sector aéreo, un sector muy sensible a las crisis económicas, el precio del combustible y los vaivenes políticos que afectan al turismo. “La creación de una aerolínea exige dedicación, capital tanto económico como humano y una buena dosis de ilusión. Se trata de un proyecto relativamente asequible, lo verdaderamente titánico, sobre todo a la vista de los datos, es conseguir sobrevivir y sustentarse en ‘el aire’. Mantener una aerolínea activa no es tarea fácil. Acechan múltiples factores variables como la fluctuación del precio del combustible, terrorismo, catástrofes naturales y un sinfín de amenazas de todo tipo”, explica Luis Matera, del departamento de Business Intelligence de Europair.

El bróker aéreo español afirma que aunque en los últimos años “están proliferando” nuevas aerolíneas nacionales, tanto de bajo coste como filiales e incluso de largo

radio –en alusión directa a Level o el comienzo de operaciones de Air Europa Express (actual Aeronova) que puede darse a lo largo de este año– son muchas las que fracasan. Tantas, que según un reciente informe de Europair, el ratio de supervivencia de las aerolíneas españolas es el más bajo de Europa, mientras que Portugal, por ejemplo, se sitúa a la cabeza. La proba-

bilidad de que una compañía aérea española sobreviva es de un 21% frente al 58% de las portuguesas.

En la parte baja de la tabla nos acompañan Italia, Bélgica, Grecia y Suecia.

El estudio analiza más de 800 aerolíneas de un total de 17 países, escogidos por su presencia e importancia en la aviación europea.

“España es el tercer país con más

turistas del mundo y líder en servicios, sin embargo, está a la cola en saber cuidar y mantener en el aire sus aerolíneas. Nos ha sorprendido mucho la posición de Suecia en la parte baja. Su ratio se sitúa en el 26%, un dato muy bajo respecto al nivel económico y empresarial del país. También destaca que nuestros vecinos de Portugal estén a la cabeza, dado que sus aerolíneas no son

muy conocidas entre el gran público”, explica Matera.

¿Qué hemos hecho peor en España? “A pesar de que la crisis económica ha sido global y golpeó indistintamente a todos los países europeos en diversa medida, no es motivo por el que destaquemos tan negativamente.

En España hubo aerolíneas que se lanzaron con una evidente falta de planificación, sin un estudio de mercado previo. Quizás hubo casos de una ausencia de conocimientos

Hasta la fecha hemos visto nacer un total de 80 aerolíneas con bandera española, pero solamente 17 de ellas permanecen activas a día de hoy

La probabilidad de que una compañía aérea española sobreviva es de un 21% frente al 58% de las portuguesas

del sector aeronáutico en la gestión directiva que ha desembocado en la falta de previsión para contingencias de eventos inesperados”, asegura Matera.

En la última década (2006-2016), un total de 33 aerolíneas españolas anunciaron su cierre, algo inédito en la historia de este sector en España. El año de inicio de la crisis económica mundial (2008) puede considerarse como el peor de todos, dado que 8 aerolíneas desaparecieron. Otras tuvieron que fusionarse o buscar capital extranjero para poder seguir en el aire.

El informe continúa señalando que en toda la historia de la aviación española, un total de 63 aerolíneas (el 79%) han cesado su actividad a causa de diversas razones.

Atendiendo a las extintas, la media de vida total es de aproximadamente 8 años. Sin embargo, si estudiamos esa media desde la década de los ochenta, desciende a 6. Si realizamos el mismo ejercicio desde el inicio del año 2000, la media baja a 4. Y desde el 2006 sigue descendiendo, hasta alcanzar aproximadamente los 3 años de vida media hasta su cierre.

Un poco de historia

Hasta la fecha hemos visto nacer un total de 80 aerolíneas con bandera española, pero solamente 17 de ellas, permanecen activas a día de hoy. Es difícil encontrar aerolíneas que sigan activas y hayan alcanzado la edad adulta. Iberia este año cumple 90 años y se consolida como la aerolínea de más antigüedad en nuestro país. La Canaria NAYSA, con 48 años de edad, seguido de la mallorquina Air Europa y la madrileña Swiftair cumplirán 31 años de edad. Binter Canarias, Air Nostrum y Aeronova (futura Air Europa Express) son las otras aerolíneas jóvenes españolas, con 28, 23 y 21 años respectivamente.

Hay que avanzar hasta más allá del año 2000 para llegar a la fundación de Vueling, Albastar o Volotea, entre otras, aerolíneas adolescentes en la historia de la aviación española.

Por el camino se han quedado importantes aerolíneas como Aviacco, Spantax o Spanair, muchas de carácter regional como Air Andalucía, Líneas Aéreas Guipuzcoanas o Binter Mediterráneo.

Otras no han cerrado, pero se handado la vuelta como un calce-tín. Air Horizont, que nacieron en 2015 para operar desde Zaragoza vuelos a Múnich, Roma, Alicante o Sevilla, acaba de anunciar que deja de operar en la capital aragonesa y que lo hará desde Milan y Malta.

Las quiebras más sonadas: Air Comet, Air Madrid y Spanair

■ Muchas de las desapariciones a la que hace alusión el informe de Europair, lo son de compañías pequeñas, vuelos charter, o de carácter regional, lo que, salvo para los interesados, pasaron desapercibida para el gran público. Otras, sin embargo, se convirtieron durante meses en portadas de los medios y en largos casos judiciales. Uno de los cierres más sonados fue el de Air Madrid, en 2006. La compañía, fundada en 2003 con vocación de ofrecer vuelos asequibles entre

España y Latinoamérica, vio suspendida su licencia el 15 de diciembre de 2006, por fallos de seguridad y “errores” en su gerencia y gestión. Horas después la empresa anunció su desaparición y dejó a miles de personas en tierra, y ‘para más inri’ en vísperas de Navidad. Cuatro años después, Air Comet, perteneciente al grupo Marsans, que también acabaría quebrando-dejaba de operar. Un juez ordenaba el embargo preventivo de

bienes por valor de 37,5 millones de euros al presidente de la CEOE, Gerardo Díaz Ferrán y el vicepresidente, Gonzalo Pascual, sus dueños, con el fin de responder a “posibles responsabilidades” El juez estimó que la compañía no era solvente mucho antes de declararse en concurso. La sociedad, ya en bancarota, fue traspasada a un inversor especializado en quiebras llamado Ángel de Cabo, que también acabó procesado.

La quiebra dejó en tierra a los 1.500 pasajeros diarios que transportaba, los aviones fueron embargados, y sus 640 empleados, en la calle. En agosto de 2012, y tras 25 años de historia, Spanair anunciaba el cese de operaciones, después de varias inyecciones de capital por parte de la Generalitat de Cataluña y algunas tentativas fallidas de buscar socios. Vueling y Ryanair iniciaron una agresiva guerra comercial por quedarse con la supremacía en El Prat.