



AECA
ASOCIACION
ESPAÑOLA DE
COMPAÑIAS
AEREAS

EL CAMBIO DEL SECTOR AEREO ESPAÑOL EN LOS ULTIMOS TREINTA AÑOS



Si echamos la vista atrás de estos últimos treinta años, para recordar y ver donde estamos hoy, podemos llegar a sentir incluso sensación de vértigo al percatarnos del enorme salto que hemos dado. Estamos hablando de un pasado muy reciente pero que

a la vez nos parece muy lejano por el gran cambio sufrido en este sector: Liberalización del transporte aéreo, creación de múltiples compañías aéreas, precios competitivos, nuevas fórmulas de negocio con la aparición de compañías de

bajo coste, grandes competencias comerciales entre compañías en tarifas y promociones, creación de alianza aéreas, la entrada de Internet, etc.



Desde finales de los ochenta del pasado siglo, que se creó La Asociación de Compañías Aéreas, (AECA), el transporte aéreo en España ha cambiado radicalmente. Han transcurrido tan solo veinticuatro años, pero la diferencia es abismal. De un cuadro de servicios aéreos lánguido y monopolístico, se ha pasado a un nivel de calidad equiparable al de los mejores mercados europeos y mundiales.

AECA: LOCOMOTORA DEL CAMBIO

En todo este trayecto **AECA** ha sido la locomotora exigente del cambio producido en estos años, y las personas que hemos trabajado y que seguimos trabajando en el proyecto nos sentimos orgullosas de lo logrado.

La Asociación Española de Compañías Aéreas (**AECA**) fue fundada en mayo de 1988. y fue la primera en su género en España.. Esta Asociación surge en un momento en que, a las puertas de la liberalización



del transporte aéreo, se crean una serie de compañías privadas de transporte de pasajeros en régimen charter, nacidas principalmente en Baleares y Canarias. Había pues que cuidar sus intereses y hacer frente al monopolio.

AECA nace con el ánimo de servir de nexo de unión entre este sector privado que nació pujante como alternativa a años de monopolio y las Administraciones Públicas, denunciando aquellas situaciones de abuso o discriminación, pidiendo y exigiendo la mayor rapidez y agilidad en la aplicación de las Directivas y Normas Comunitarias.

En el acto de su fundación y en su primer desarrollo fue decidido el doble papel de la Asociación: por un lado, como representante y defensor de los intereses comunes del transporte español; y por otro lado, como plataforma de realización de actividades comunes que viniera a aumentar la eficacia, productividad y economía, en la gestión de los servicios del transporte aéreo.

Como dije anteriormente, AECA ha sido protagonista y ha desarrollado un papel vital a lo largo de estos años en la evolución del sector aéreo español, y en la defensa de las compañías aéreas frente al monopolio.

En un primer momento, la Asociación concentró todas sus fuerzas en luchar para que se llevara a cabo la liberalización del transporte aéreo, que ha supuesto una gran transformación del panorama de servicios aéreos en nuestro país, así como la consolidación de una industria privada española cada vez más vigorosa y creadora de riqueza.

Con la liberalización las compañías españolas iniciaron un gran desarrollo de su actividad y fueron marcando hitos históricos en la aviación española:

- Desaparición gradual de las diferencias entre compañías charters y regulares.
- Desarrollo del transporte regional.
- Desarrollo y expansión de nuevos destinos y rutas turísticas, permitiendo al ciudadano medio español pueda llegar a sitios como El Caribe, Asia, Africa, gracias a los precios asequibles y la frecuencia de los vuelos.



**Felipe Navío Berzosa,
presidente de AECA.**

- ▶ Penetración de nuestras compañías en el mercado europeo.
- ▶ Consolidación de una industria privada española cada vez más vigorosa y creadora de riqueza en nuestro país.
- ▶ Incorporación de aviones de última generación en nuestras compañías, con menos ruido y menos contaminación.
- ▶ El nacimiento de compañías aérea de "Low cost", el concepto de compañías charter se transforma en low cost, gracias al gran desarrollo de los medios de información como Internet, etc. Etc.

- ▶ La liberalización por parte de AENA de la liberalización del handling en los aeropuertos.
- ▶ Ampliación y modernización de los aeropuertos españoles, principalmente Madrid y Barcelona.
- ▶ El inicio del fin del monopolio de AENA en la gestión de los aeropuertos.
- ▶ El inicio de Cielos abiertos entre Europa y Estados Unidos, muy ventajosa para nuestro país.
- ▶ El inicio de un cielo único europeo, que debía contemplar la unificación de los espacios aéreos del continente, lo que supondría grandes ventajas para empresas y ciudadanos.
- ▶ El nacimiento de la Agencia Estatal para la Seguridad Aérea.

UN SECTOR "FRÁGIL E IMPRESCINDIBLE".

Pero no han sido treinta años de lujo y rosas. Han sido tres décadas duras, donde hemos cruzados grandes zonas de turbulencias y vacíos. Es cierto que es uno de los sectores más sensibles y que le afecta absolutamente todo y no sólo los ciclos de vulnerabilidad económica. Padecemos las crisis periódicas de seguridad, las alarmas sanitarias sobre epidemias globales, la volatilidad de los precios del combustible, huelgas, controladores aéreos, volcanes en erupción, huracanes, crisis



de turismo, el cambio de moneda, etc. etc. Pero algo tiene este sector que engancha, por el cual se sigue apostando para hacerlo fuerte y competitivo.

Todos los agentes intervinientes en este sector deberíamos seguir profundizando en la toma de decisiones y tomar conciencia de este binomio que le afecta: frágil e imprescindible, analizar el problema en toda su extensión y abordar las soluciones más adecuadas.

Para un país turístico como el nuestro, el transporte aéreo es una actividad estratégica que ha generado beneficios y valor añadido para el conjunto de la economía española durante los últimos cincuenta años, dotándola de competitividad y capacidad exportadora. El mercado doméstico aéreo en España ha crecido un 50% en lo que llevamos de siglo y al internacional en un 89% aportando un 7% al PIB nacional.

Las compañías aéreas, como empresas que son, tienen que depender de ellas y jugarse su dinero para bien o para mal. Hoy día, dependen de tantas variantes externas, y no creo que haya que recordarlas, que gestionar bien una compañía no depende siempre del equipo gestor. En la cadena de valor del





transporte aéreo, el único elemento que está sometido a la competencia de mercado es el operador aéreo y el resto tienen escasas condiciones de capacidad de competencia, como las infraestructuras y los sistemas de reservas.

Al sector aéreo hay que dotarle de más músculo empresarial y financiero, inversores dispuestos a arriesgar su dinero, para no depender continuamente de los vaivenes de la economía y de las entidades financieras. "Puede que ahora sea, como decía hace unos días, Ferrán Soriano, una inversión de alto riesgo, pero también de alto retorno".

Desde la industria aérea española, no se entiende bien que, siendo la misma creadora de riqueza, empleo, de cohesión territorial, las instituciones públicas no impulsen políticas que favorezcan el desarrollo del transporte y más en un país como el nuestro, situado en la periferia de Europa y con territorios insulares muy relevantes.

Desde la Administración se están favoreciendo otros modos de transportes. Llevamos muchos años con políticas que favorecen al AVE con inversiones públicas en infraestructuras, en cambio, las infraestructuras del transporte aéreo no tienen nin-

gún tipo de ayuda pública. Por ello se le hace difícil al avión competir con el AVE cuando no hay igualdad de condiciones.

Parece que el futuro de este sector está en la concentración. Es posible que dentro de unos años existan grandes grupos, tres o cuatro en Europa. Puede que sea bueno para el sector, pero el tejido industrial de un país se consigue con la existencia de grandes empresas y además, con pequeñas y medianas compañías aéreas, y todo este conjunto, es el que crea riqueza, empleo y la competencia y favorecen también a los consumidores y al turismo.

En resumen, en un país como el nuestro, instalado en la periferia de Europa, estratégicamente situado (entre Europa y América y entre Europa y África), se hace imprescindible una

política de Estado, con actuaciones fiscales, laborales, de financiación y de promoción, que ayuden a tener una verdadera industria aérea saneada y competitiva, tan importante para la economía española.

Al sector aéreo español le queda mucho por hacer y por lo tanto a AECA. Una de las responsabilidades de una asociación, y en AECA es un objetivo básico, es ver un poco más allá del bosque. Además de apagar el fuego diario, hay que limpiar, desbrozar y allanar los caminos para ver lo que pasará al otro lado, para predecir el futuro.

Felipe Navío Berzosa
Presidente de la Asociación
Española de Compañías Aéreas.
AECA