

Noviembre 2009 | Diario Expansión

José Jaume

## El transporte aéreo: imprescindible y frágil

El turismo ha generado muchísima riqueza en España durante los últimos 50 años. La cadena de valor más inmediata está formada por el transporte aéreo y la hostelería, sobre todo el sector hotelero.

En estos años, el transporte aéreo ha sido el instrumento imprescindible sin el cual no hubiera sido posible generar tanta riqueza, contribuyendo de forma muy mayoritaria a alimentar hoteles y todo el resto de economía inducida por el visitante de ocio y negocio. En el caso de Baleares y Canarias su contribución ha sido prácticamente exclusiva. Y en el caso de Madrid, Cataluña, Andalucía y la Comunidad Valenciana, su contribución también ha sido decisiva.

Sin embargo, así como el sector hotelero ha generado beneficios de forma continua y generalizada, no ha ocurrido lo mismo con el transporte aéreo. Existe cierta descompensación, quizá no suficientemente percibida.

En efecto, considerando sólo los últimos 25 años, muchas compañías aéreas han obtenido resultados erráticos y algunas de ellas han desaparecido por quiebra. Mientras tanto, los pasajeros transportados de forma incesante, a pesar de los malos resultados, han ido alimentando hoteles, restaurantes, comercios, reuniones de empresas, etc. En los casos de quiebra, la causa principal ha sido un erróneo planteamiento o una mala gestión. Pero en el caso de resultados erráticos, no siempre es así. En nuestros días existen compañías aéreas con pérdidas importantes que tan sólo un año antes obtenían beneficios muy significativos. En este contexto, la gestión podría no ser explicación suficiente de los malos resultados actuales, aunque contribuyera en alguna medida e incluso en algunos casos convendría reinventarse.

Por lo tanto, gestionar bien una compañía aérea es condición necesaria pero no suficiente para conseguir resultados positivos. Se necesita algo más. Ese algo más es la demanda. Aun en el supuesto de la mejor compañía del mundo, si la demanda cae por debajo del *load factor* (ocupación) de *break-even*, las pérdidas están garantizadas sin remisión. Ejemplo: para una compañía intercontinental de red con 100 aviones, la variación de cada punto porcentual en la ocupación media de pasajeros puede suponer alrededor de 40 M€ en resultados. Esto es: la caída de la ocupación en 5 puntos porcentuales genera unas pérdidas de 200 M€. Y una reducción de pasajeros de alto *yield* (ingreso por pasajero·km) tiene un efecto todavía más dramático en la caída de resultados. Algo de esto está pasando en la actualidad.

Es decir, el transporte aéreo es muy frágil ante las oscilaciones de la demanda, mucho más que el sector de la hostelería a quien da sustento. Sin embargo, los clientes que aporta el transporte aéreo son vitales para la hostelería, cuya generación de riqueza es, además, mayor que la generada tan sólo por el transporte de pasajeros. En consecuencia, si se pretende que el turismo de ocio y negocio siga generando riqueza habrá que cuidar el transporte aéreo que le da sustento, habrá que cuidar aquellas compañías aéreas bien planteadas y gestionadas, eficientes y competitivas, aquellas que en tiempos de demanda normal dan un buen servicio y obtienen resultados positivos. El transporte aéreo es un factor estratégico para la economía española.

Es fundamental mantener una excelente y estable red de vuelos, especialmente con Europa y América, y además cabría impulsar e invertir en nuevas rutas para facilitar el acceso a nuevos mercados. (En el caso de Baleares y Canarias, mantener una buena conectividad estable con Europa es crucial).

Sería muy positivo que se tomase plena conciencia de la importancia del binomio “imprescindible-frágil” del transporte aéreo. Para ello quizá fuera conveniente promover un debate en el que participaran expertos en la gestión del transporte aéreo, incluyendo presencia institucional, con objeto de analizar el problema en toda su extensión y abordar las soluciones más adecuadas. Es presumible que la tarea no sea fácil sino ardua y compleja. Sin embargo, hay motivos para la esperanza: basta leer una página de Shakespeare, Quevedo o Borges, escuchar a Mozart, ver una película de John Ford o contemplar las pinturas del Prado para comprobar que lo difícil no siempre es imposible.