

**ESTRATEGIAS DE SOSTENIBILIDAD Y VIABILIDAD EMPRESARIAL DE LAS AEROLÍNEAS
DE LA UE EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES ANTE UN ESCENARIO DE BREXIT SIN
ACUERDO**

Pablo Torrejón Plaza

Profesor Asociado y Doctorando
Universidad Autónoma de Madrid
Carretera de Colmenar Viejo, km. 15
28049 Madrid

Rafael Leal Pérez-Chao

Profesor Asociado UAM
Universidad Autónoma de Madrid
Carretera de Colmenar Viejo, km. 15
28049 Madrid

Mercedes Casas Guillén

Técnico Económico-Administrativo
ENAIRES
Avenida de Aragón, 330
28022 Madrid

María Soledad Celemín Pedroche

Profesora Contratada Doctor Interino
Universidad Autónoma de Madrid
Carretera de Colmenar Viejo, km. 15
28049 Madrid

Área Temática: c) Dirección y Organización

Palabras clave: Brexit, vuelos programados, slots y turismo, estrategias.

ESTRATEGIAS DE SOSTENIBILIDAD Y VIABILIDAD EMPRESARIAL DE LAS AEROLÍNEAS DE LA UE EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES ANTE UN ESCENARIO DE BREXIT SIN ACUERDO

RESUMEN

Las consecuencias del cese de vuelos regulares, programados, entre la Unión Europea, UE, y el Reino Unido, RU, ante un Brexit sin acuerdo, serán, además de que las aerolíneas de cada parte perderán también la opción de hacer vuelos regulares dentro del otro territorio, tan traumáticas que se pensaban imposibles y no se han afrontado hasta finales del 2018. En este estudio se cuantifican los impactos sobre los aeropuertos y el turismo en España, y se propone la reordenación estratégica de segmentos de las compañías aéreas para ser sostenibles ante la severa pérdida de mercados.

1. Introducción

Ianni (2006) arranca su prefacio con la siguiente frase: “La globalización está presente en la realidad y en el pensamiento, desafiando a muchos en todo el mundo”. En el momento presente, potenciando aún más dicho proceso general de globalización, donde ya no se cuestiona que se han roto las fronteras de los países y que estamos ante escenarios mundiales, se está desarrollando un proceso tan silencioso como de gran calado, la implantación de la transformación digital. Ésta, sin duda, revolución tecnológica tiene un ya identificado carácter estratégico según Morcillo (1991), que se aplica a la economía, a los transportes, al comercio, al turismo, en definitiva, a todos los niveles del día a día de las personas y organizaciones de la actual sociedad del conocimiento y las comunicaciones.

Pero si bien la transformación digital es un potenciador de los escenarios de actividad a nivel mundial, no es la culminación definitiva de la “aldea global”. Cuestiones y debates político-sociales, agudizados tras la gran crisis económica internacional iniciada en el 2008, nos demuestran que también existen en algunos lugares retornos hacia las fronteras clásicas. Este es el caso del RU con todo el proceso de salida de la UE que se ha llamado el “Brexit”.

En un escenario planetario de internacionalización, con alianzas entre países, más fusiones de empresas y organizaciones, con el reto además de cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la ONU, ahora deben considerarse de forma novedosa procesos de “divorcio”. Si bien quien toma la iniciativa de ruptura lo hace entendiendo que mejorará su situación en el/los aspectos en los que no está conforme. Lo que parece claro es que para todas las partes habrá como mínimo pérdida de sinergias y reducciones de mercados, pero, hay que indicar que, si la ruptura se produce sin un acuerdo entre las partes, los impactos serán negativos para todos. Esto dará la vuelta a la situación previa y, por lo tanto, es previsible que haya mermas en la economía, los transportes, el comercio, el turismo, etc.

Este trabajo se estructura en nueve apartados: En un primer bloque están la introducción, más los apartados segundo y tercero, para contextualizar las relaciones del RU con respecto a la UE. El segundo bloque lo compone el intervalo de los apartados del cuatro al seis, donde se precisan los tráficos aéreos y turismo entre el RU y España, y la legislación aplicable por la UE para los slots aeroportuarios y las compañías aéreas. Antes de las conclusiones y limitaciones, está un tercer bloque con dos apartados donde se considera los resultados de este estudio que consiste en determinar las repercusiones de un Brexit no acordado sobre las compañías aéreas, que incidirían de forma directa sobre los aeropuertos.

2. Europa integrada

Las teorías económicas de la globalización de los 90’s venían a explicar movimientos previos supranacionales como las alianzas continentales en Europa, pero a efectos de movilidad real de las personas y de las mercancías, la aviación internacional ya era global desde mediados del siglo XX, máxime tras la creación de OACI (regulador mundial aeronáutico dependiente de la ONU) y de IATA (asociación de apoyo al transporte aéreo e instrumento de cooperación entre aerolíneas).

Según la UE (2019a), “la cooperación económica europea se inició en 1951, los únicos países participantes eran Alemania, Bélgica, Francia, Italia, Luxemburgo y los Países Bajos”. Así, en 1951 se crea el germen de la actual UE, la “Comunidad Europea del Carbón y del Acero” (CECA), que dio paso con los Tratados de Roma de 1957 a la llamada Comunidad Económica Europea (CEE).

En 1992 la UE comenzó la creación del mercado interior, mediante la llamada “Unión Económica y Monetaria”, como proceso de integración más amplio para permitir dentro de sus estados miembros la libre circulación de mercancías, trabajadores, servicios y capitales, que llegó hasta el establecimiento de una moneda única, el euro (€).

A abril de 2019, la UE tiene 28 países miembros, el euro es la moneda oficial en 19 de ellos. La zona “Schengen”, espacio sin fronteras internas dentro de la UE, permite que sus habitantes, empresarios y turistas pueden circular libremente sin estar sujetos a controles fronterizos. A día de hoy engloba a casi todos los Estados miembros de la UE, más a algunos países asociados.

3. Un Reino Unido no “cómodo” en la Unión Europea

Tras haber solicitado formalmente su adhesión en 1961 y 1967, el RU se integró en el proyecto europeo en 1973. A fecha de febrero de 2019, la UE (2019b) ha resumido sus principales referencias, siendo reseñable que en su momento negoció con la UE cláusulas de exclusión voluntaria para cuestiones tan esenciales para la UE como son el euro y el espacio Schengen.

Además de estas relevantes cuestiones, el RU dentro de la UE también ha tenido cuestiones polémico-conflictivas en aspectos territoriales, de carácter interno, como fue el caso del referéndum para la independencia de Escocia (celebrado 18 de septiembre de 2014, con un rechazo del 55,3%, lo que hubiera supuesto la salida automática de Escocia de la UE), o con países socios incorporados después que ellos, caso de España y el contencioso sobre Gibraltar.

Pero sin lugar a dudas el debate interno dentro del RU sobre su identificación e implicación en el proyecto europeo tiene un antes y un después tras la votación del 23 de junio del 2016, en la que el 52% de los ciudadanos británicos votó por abandonar la UE.

El escaso margen logrado por los partidarios del Brexit ha llevado a múltiples dudas internas dentro del RU durante el proceso de negociación desarrollado con la UE para lograr una salida acordada y coordinada, como alternativa a una ruptura sin acuerdos que conllevaría muy serios problemas y perjuicios. El propio Gobierno del RU está explicando los pasos y consecuencias en su web del Brexit fijado inicialmente para el 29 de marzo de 2019, pero tras diversos trámites y debates internos al RU, el 15 de enero de 2019 la Cámara de los Comunes rechazó, con 432 votos en contra y 202 a favor, el pacto de salida acordada negociado con la UE.

A marzo de 2019, con otra votación sobre el acuerdo con la UE perdida por la primera Ministra May el 12 de marzo de 2019, el grado de incertidumbre existente es total, con un reloj que avanza hacia la fecha del día 29. Se plantean escenarios de posibles elecciones generales en el RU, de realizar otro referéndum ahora que la ciudadanía puede conocer mejor la realidad, complejidad y serias consecuencias de salir de la UE, e incluso de solicitar a la UE la renegociación del acuerdo para varias cuestiones (entre otras otro conflicto de carácter territorial por la única frontera terrestre con la UE que se daría con la República de Irlanda) que incluso han llegado a dividir al partido que soporta al Gobierno.

La única opción considerada por parte de la UE era la salida del RU el 29 de marzo con acuerdo o sin él, ampliado hasta el 12 de abril como última fecha que no supondría la participación en las elecciones europeas de mayo de 2019 de un RU en proceso de salida. Otras ampliaciones, como la finalmente aplicada hasta el mes de octubre de 2019, añaden la complejidad del Brexit a la entrada y posterior salida de Diputados británicos al Parlamento Europeo cuando se concretase la salida de la UE.

El llamado Brexit “duro”, sin acuerdo entre las dos partes, tendría consecuencias casi inmediatas a todos los niveles económicos y sociales, afectando de lleno al transporte aéreo europeo y británico, y en el caso español incidiendo también de forma asociada al sector turístico e incluso sobre la antigua compañía de bandera española, el Grupo Iberia, al estar dentro del consorcio británico IAG (International Airlines Group).

4. Volumen del tráfico aéreo en España relacionado con el Reino Unido

Seguidamente se adjuntan las tablas 4.1. y 4.2. con los tráficos aéreos durante el 2018 (Aena, 2019), en las que se ponen en relación los vuelos operados entre aeropuertos británicos y los de la red española de Aena.

OPERACIONES Aena 2018 CON/DESDE REINO UNIDO. VUELOS COMERCIALES REGULARES (PROGRAMADOS)

	Total 2018	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
Total	238.332	12.080	12.256	15.431	20.390	23.383	25.251	26.506	26.893	25.315	23.179	13.837	13.811
1 LONDRES GATWICK	48.938	2.655	2.935	3.566	4.101	4.615	4.896	5.184	5.246	4.994	4.423	3.139	3.184
2 LONDRES STANSTED	27.711	1.586	1.440	1.767	2.357	2.676	2.801	2.941	3.158	2.920	2.698	1.645	1.722
3 MANCHESTER INTERNACIONAL	25.145	1.097	1.192	1.541	2.004	2.326	2.758	2.920	3.000	2.767	2.508	1.533	1.499
4 LONDRES HEATHROW	19.260	1.407	1.404	1.562	1.701	1.754	1.739	1.759	1.669	1.718	1.729	1.431	1.387
5 BIRMINGHAM INTERNACIONAL	13.217	576	573	743	1.023	1.317	1.479	1.533	1.598	1.471	1.421	769	714
6 EAST MIDLANDS	12.637	535	520	727	1.168	1.349	1.426	1.475	1.493	1.405	1.352	600	587
7 BRISTOL	12.344	565	601	752	1.122	1.246	1.309	1.346	1.377	1.325	1.286	710	705
8 LONDRES LUTON APT	11.532	618	648	807	1.017	1.156	1.170	1.219	1.235	1.115	1.092	656	799
9 EDIMBURGO TURNHOUSE	9.886	510	490	618	849	966	1.076	1.117	1.118	1.049	965	560	568
10 NEWCASTLE	9.609	441	448	583	765	988	1.121	1.147	1.148	1.088	955	497	428
11 LEEDS LEEDS-BRADFORD	9.036	366	379	510	717	893	1.038	1.159	1.169	1.040	862	493	410
12 LIVERPOOL INTERNACIONAL	8.495	395	398	534	836	872	898	921	950	919	886	434	452
13 GLASGOW GLASGOW INTERNACIONAL	8.001	479	417	545	698	800	903	938	818	863	789	365	386
14 BELFAST INTERNACIONAL	6.889	262	246	344	582	726	845	893	883	845	651	322	290
15 GLASGOW PRESTWICK	3.121	134	120	184	349	362	350	358	362	352	340	104	106
16 SOUTHEND	2.718	108	124	164	228	273	272	286	310	298	302	173	180
17 LONDRES LONDON CITY APT.	2.693	132	110	141	193	215	299	415	441	269	216	132	130
18 BOURNEMOUTH INTL	1.874	48	40	86	220	226	222	224	246	238	218	52	54
19 CARDIFF-WALES	1.821	56	48	76	154	233	231	243	248	229	178	63	62
20 EXETER	871	44	40	51	88	90	94	98	96	94	82	52	42
21 SOUTHAMPTON EASTLEIGH	801	18	16	31	78	92	112	106	106	104	104	16	18
22 DONCASTER SHEFFIELD ROBIN HOOD	492	6	12	26	52	56	70	72	70	66	26	16	20
23 ABERDEEN DYCE	379	34	31	36	36	36	32	36	36	36	30	18	18
24 NORWICH	377	8	24	33	34	36	34	36	36	32	36	36	32
25 BELFAST CITY AIRPORT	320	--	--	--	--	62	60	62	62	60	14	--	--
26 NEWQUAY	162	--	--	4	18	18	16	18	18	18	16	18	18
27 GUERNSEY	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	2	--
28 OXFORD KIDLINGTON	1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1	--

Tabla 4.1. Aterrizajes y despegues de vuelos regulares (programados) entre los aeropuertos de Aena y los británicos en 2018.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la web pública de Aena (2019)

De ambas tablas se comprueba el alto peso específico de vuelos con Londres, que suponen entorno al 45% del tráfico aéreo comercial regular, tanto de las operaciones aeroportuarias (más de 110.000 operaciones) y de los pasajeros (más de 17 millones de pasajeros), entre los aeropuertos de Aena y los británicos en el 2018.

PASAJEROS Aena 2018 CON/DESDE REINO UNIDO. VUELOS COMERCIALES REGULARES (PROGRAMADOS)

	Total 2018	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
AEROPUERTO	39.037.635	1.836.119	1.955.188	2.488.543	3.293.358	3.827.696	4.286.498	4.468.747	4.609.628	4.254.418	3.744.518	2.184.155	2.088.767
1 LONDRES GATWICK	7.766.604	395.245	455.185	563.986	634.252	727.282	805.329	846.386	878.344	810.768	694.957	485.990	468.880
2 LONDRES STANSTED	4.655.150	248.079	237.072	293.131	391.702	443.630	484.798	507.665	560.322	501.775	442.094	273.035	271.847
3 MANCHESTER INTERNACIONAL	4.625.297	193.629	217.196	283.865	363.335	424.791	526.572	553.233	574.526	519.474	456.148	266.558	245.970
4 LONDRES HEATHROW	2.840.757	177.013	187.981	225.010	248.530	260.690	272.033	281.253	272.086	262.712	253.605	208.428	191.416
5 BIRMINGHAM INTERNACIONAL	2.307.038	96.158	101.020	129.207	178.131	230.284	262.775	269.333	290.538	263.579	242.997	127.570	115.446
6 EAST MIDLANDS	2.076.384	82.512	83.506	115.354	192.157	224.853	242.863	246.225	254.330	239.211	219.224	90.012	86.137
7 BRISTOL	2.049.809	91.511	101.037	122.820	186.224	208.261	223.201	226.325	236.292	224.387	205.932	113.986	109.833
8 LONDRES LUTON APT	1.813.400	84.642	97.504	124.785	157.896	184.655	193.950	200.053	203.663	179.370	168.275	99.140	119.467
9 EDIMBURGO TURNHOUSE	1.648.077	80.233	79.657	100.603	139.812	160.491	182.351	191.752	188.346	178.861	161.185	94.023	90.763
10 LEEDS LEEDS-BRADFORD	1.628.951	63.166	69.128	89.559	127.272	162.327	193.912	210.360	216.001	191.016	154.798	82.299	69.113
11 NEWCASTLE	1.589.472	69.999	74.704	96.578	126.075	160.951	190.176	193.499	195.706	180.956	155.679	78.406	66.743
12 GLASGOW GLASGOW INTERNACIONAL	1.427.901	79.560	72.121	94.355	123.728	141.105	165.693	172.959	148.766	158.416	138.546	66.037	66.615
13 LIVERPOOL INTERNACIONAL	1.353.087	59.868	62.947	83.212	133.490	142.555	148.204	149.264	160.156	150.868	138.467	62.548	61.508
14 BELFAST INTERNACIONAL	1.133.911	42.208	41.950	58.262	94.864	116.385	140.534	152.583	150.104	138.337	103.160	51.663	43.861
15 GLASGOW PRESTWICK	525.989	19.831	18.865	28.841	57.962	61.436	61.268	63.644	61.815	62.144	56.445	17.491	16.247
16 SOUTHEND	403.446	15.641	18.814	24.152	32.209	39.943	42.931	44.058	47.975	45.095	42.935	24.077	25.616
17 BOURNEMOUTH INTL	322.586	8.244	7.067	12.845	37.236	39.418	39.395	39.234	43.910	41.705	35.668	8.842	9.022
18 CARDIFF-WALES	280.569	8.475	7.838	11.398	21.149	36.699	37.894	38.264	40.706	36.177	24.681	9.309	7.979
19 LONDRES LONDON CITY APT.	212.812	9.616	8.702	11.220	13.817	17.240	24.393	33.770	36.901	22.116	16.580	9.485	8.972
20 EXETER	88.773	3.663	4.075	5.223	8.908	9.683	10.289	10.325	10.733	10.258	8.416	4.024	3.176
21 SOUTHAMPTON EASTLEIGH	78.446	1.239	1.122	2.408	7.755	9.679	11.860	11.047	11.288	10.579	9.299	1.066	1.104
22 ABERDEEN DYCE	64.621	4.588	4.868	6.084	6.422	6.398	5.752	6.510	6.403	6.489	5.303	3.084	2.720
23 BELFAST CITY AIRPORT	41.582	--	--	--	--	7.479	8.148	8.445	7.807	8.103	1.600	--	--
24 DONCASTER SHEFFIELD ROBIN HOOD	39.503	393	951	1.999	4.224	4.594	5.813	5.684	5.832	5.270	2.089	1.272	1.382
25 NORWICH	36.247	606	1.878	3.177	3.198	3.773	3.582	3.806	4.015	3.552	3.689	2.647	2.324
26 NEWQUAY	27.119	--	--	469	3.010	3.094	2.782	3.070	3.063	3.200	2.746	3.059	2.626
27 GUERNSEY	103	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	103	--
28 OXFORD KIDLINGTON	1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1	--

Tabla 4.2. Pasajeros transportados en vuelos (programados) entre los aeropuertos de Aena y los británicos en 2018.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la web pública de Aena (2019)

También puede apreciarse en ambos tráficos la marcada estacionalidad estival, superando los cuatro millones de pasajeros en los meses de junio a septiembre (45% de todo el año), con un total de más de 100.000 operaciones en ese cuatrimestre (44% de todo el año).

5. Volumen del turismo británico en España

Según nota de prensa oficial del Instituto Nacional de Estadística, INE, de fecha 1 de febrero de 2019, los datos provisionales sobre turismo en España del año 2018 elaborados por FRONTUR, ratifican la posición de nuestro país entre los líderes mundiales del sector. Cerca de 83 millones de turistas, con un crecimiento anual del +1,1%, nos visitaron el pasado año. Según el World Economic Forum (2017) en su ranking elaborado sobre varios criterios, España es el 2º país del mundo, por detrás de Francia.

	2018		2017	
	Valor absoluto	Variación anual	Valor absoluto	Variación anual
TOTAL	82.773.156	1,1	81.868.522	8,7
Alemania	11.414.481	-4,1	11.897.376	6,1
Bélgica	2.500.278	1,0	2.474.720	7,5
Francia	11.343.649	0,7	11.267.269	0,1
Irlanda	2.049.272	0,2	2.046.123	13,1
Italia	4.382.503	3,8	4.222.865	6,4
Países Bajos	3.848.545	3,9	3.704.549	10,4
Portugal	2.346.405	9,8	2.137.880	7,1
Reino Unido	18.502.722	-1,6	18.806.776	6,4
Suiza	1.884.783	-8,5	2.059.201	20,9
Rusia	1.222.426	6,3	1.150.055	14,5
Países nórdicos	5.783.558	-0,7	5.826.548	13,6
Resto de Europa	5.980.237	7,9	5.543.011	10,3
Estados Unidos	2.949.710	11,8	2.637.484	31,8
Resto de América	3.418.884	5,9	3.228.531	25,5
Resto del mundo	5.145.702	5,7	4.866.135	13,1

Tabla 5.1. Estadística de procedencia de turistas internacionales en España durante el 2018.
Fuente: FRONTUR (2018)

También, aunque con una bajada anual del -1,6%, se ratifica otro año más que el turismo procedente del RU sigue siendo con 18,5 millones de llegadas de turistas internacionales en el 2018 el que ocupa de forma destacada (casi 7 millones más que de alemanes y de franceses) el primer lugar en España.

Propiciado por tener dos archipiélagos que son punta de lanza en la oferta turística, junto con la situación geográfica de la península ibérica en una esquina del continente europeo, se siguen consolidando que el acceso del turismo a España, con más del 81,5%, es de forma muy mayoritaria mediante el transporte aéreo.

Llegada de turistas internacionales según vías de acceso				
	2018		2017	
	Valor absoluto	Variación anual	Valor absoluto	Variación anual
TOTAL	82.773.156	1,1	81.868.522	8,7
Aeropuerto	67.531.290	1,3	66.639.515	10,4
Carretera	12.933.364	0,3	12.889.671	-0,6
Tren	338.418	-9,4	373.662	3,0
Puerto	1.970.083	0,2	1.965.673	20,2

Tabla 5.2. Estadística de transportes de acceso de turistas internacionales a España durante el 2018.
Fuente: FRONTUR (2018)

Así, creciendo incluso anualmente con un +1,3% el número de turistas que llegan a España en vuelos -dos décimas por encima de la media del conjunto de modos de transporte-, es un hecho que con 67,5 millones en el 2018 el que cuatro de cada cinco turistas lo primero y último que ven de nuestro país con pie en tierra son los Terminales de nuestros aeropuertos.

6. Marco legal a considerar en materia de franjas horarias, “slots”, ante un Brexit sin acuerdo

La coordinación de franjas horarias, o slots, de los aeropuertos tiene la misión de optimizar la gestión del acceso de las compañías aéreas a un recurso escaso como es la capacidad aeroportuaria. La normativa existente al respecto alcanza diferentes niveles:

- Recomendaciones mundiales de IATA, Asociación Internacional de Transporte Aéreo, a través de su “Worldwide Slot Guidelines–WSG”, si bien prevalece la legislación de los diferentes Estados. Su edición vigente desde el 1 de enero de 2019 es la 9ª.
- Reglamentación comunitaria para países miembros de la UE y acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y países terceros.
- Normativa en España, con trasposición, si procede, de la reglamentación europea.

La regulación de los slots para los países miembros de la UE, en su contexto de transporte aéreo interior liberalizado, tiene un doble objetivo: optimizar las infraestructuras aeroportuarias ante una expansión de la demanda de compañías aéreas en los aeropuertos comunitarios, cada vez más agotados en su capacidad de infraestructuras para atender la creciente demanda de vuelos y, también facilitar la competencia e incentivar el acceso a las compañías aéreas de los países de la UE para realizar operaciones en rutas intracomunitarias.

Para España, en cuanto a las operaciones de las aerolíneas en nuestros aeropuertos, las normas de referencia son:

1. Para vuelos programados interiores a la UE operados por aerolíneas de algún país miembro: Reglamento 95/93 relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios, para vuelos intracomunitarios programados, o regulares. La trasposición a la legislación española se realizó mediante el Real Decreto 20/2014, de 17 de enero.
2. Para vuelos programados a aeropuertos de la UE operados por aerolíneas de terceros países: Reglamento 847/2004 sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y países terceros, para vuelos programados entre aeropuertos comunitarios y los de países no UE. Su trasposición a la legislación española se realizó mediante el Real Decreto 1678/2011, de 18 de noviembre.

7. Escenario europeo y segmentación de las compañías aéreas de pasajeros

Plenamente inmersos en la globalización de todos los sectores y actividades, casi nada escapa al poder de los mercados y las decisiones políticas de cambios relevantes de los países, los cuáles terminan repercutiendo en todo el planeta. En este contexto mundial, el transporte aéreo internacional ha ido derribando las barreras protectoras de los países abriéndose a un mayor grado de competencia. Las ayudas estatales a las aerolíneas de bandera son historia, e incluso en Europa se ha constituido desde la década de los 90 un mercado aéreo interior único, antes fragmentado en sus múltiples países, que ha permitido la implantación y extensión de un modelo de aerolíneas de Bajo Precio.

Increasing value for consumers and businesses

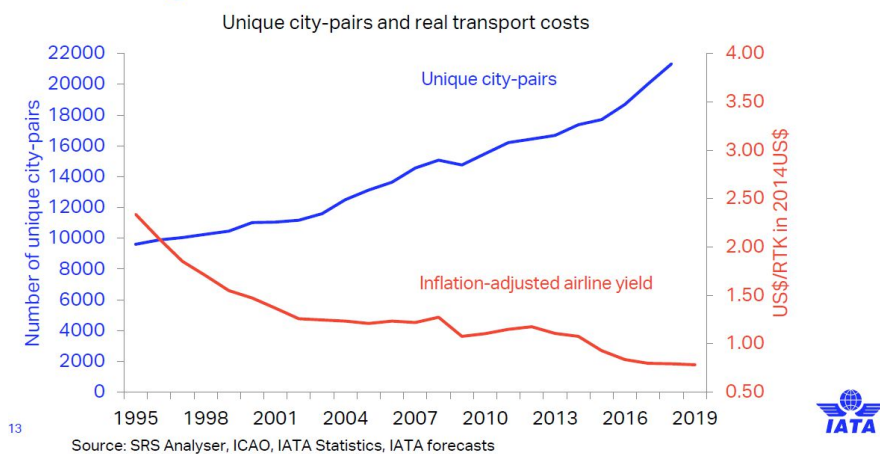


Figura 8.1. Evolución desde 1995 del aumento de vuelos y la bajada de sus precios.
Fuente: Airline industry Outlook 2019, IATA, Brian Pearce, 12 diciembre 2018

Según Pearce (2018), en la figura 8.1 se puede comprobar a simple vista la clara simetría entre el aumento de conexiones aéreas y el abaratamiento de los precios de los vuelos. Este factor explica la razón de que el mercado aéreo no llegue a culminar su saturación al aumentar la población que puede tener acceso al transporte aéreo, limitada hasta los años 90 a las clases sociales de mayor nivel económico o a los viajes de empresa.

Tras superarse el modelo de compañía de bandera, un incuestionable actor principal tanto en los Estados Unidos como en la UE, en proceso de extensión al sudeste asiático y a Latinoamérica, es la aparición de las compañías de Bajo precio. Lo que parece algo novedoso e incluso revolucionario (“con incluso vuelos a 1 euro”) es un modelo de aerolínea que arrancó en la segunda década del siglo pasado.

El modelo del segmento de las aerolíneas de Bajo Precio (low cost) es el de una compañía aérea dedicada a vuelos comerciales regulares de pasajeros, que requiere para ser viable y sostenible de mercados con crecimiento continuado en el tiempo. Es decir, la creación del mercado aéreo europeo les abrió de pleno un territorio y población comparables al de los Estados Unidos, donde el modelo del Bajo Precio estaba perfectamente testado y consolidado desde su aparición en 1967 de la aerolínea Southwest.

En el caso de las Bajo Precio europeas su presencia era testimonial y experimental antes del proceso desregulatorio. Pero al implantarse este proceso de “cielos abiertos” para las compañías aéreas europeas dentro de la UE, se pudo crear y atender nuevas rutas, antes limitadas dentro de cada país a los operadores nacionales, o entre países, pero no incluidas en los convenios bilaterales existentes, con demanda latente de pasajeros que solo podían usar hasta entonces los transportes terrestres.

El proceso de desregulación del transporte aéreo dentro de la UE aplicado en los 90, con los paquetes liberalizadores (Francis et al., 2006; Goetz and Vowles, 2009), ha cambiado drásticamente la oferta y la demanda de vuelos (Alderighi et al., 2012). A nivel de las compañías aéreas que operan en la UE, hay un mercado abierto a la competencia, sin ayudas estatales a las ya superadas compañías de bandera. La competitividad en los vuelos, tanto sobre sus precios como en sus servicios, hace que el que mejor se adapte pueda liderar el mercado y que el resto busquen posicionarse mejor para sobrevivir. La penetración y expansión de las compañías aéreas de Bajo Precio en Europa es tal que están superando en cuota de mercado de pasajeros con vuelos regulares a las aerolíneas clásicas que operan en red (Majors o Network).

Según TURESPAÑA, en su Nota de Coyuntura diciembre 2018, en el 2018 hubo 91,3 millones de pasajeros aéreos internacionales.

ENTRADA DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA

Entrada de pasajeros según tipo de COMPañÍA AÉREA	mensual			acumulado		
	total	%	variación	total	%	variación
	pasajeros	verticales	interanual	pasajeros	verticales	interanual
TOTAL	5.890.874	100%	8,1%	91.255.881	100%	4,2%
Bajo coste	3.125.164	53,1%	10,6%	49.039.505	53,7%	7,0%
Tradicional	2.765.710	46,9%	5,5%	42.216.376	46,3%	1,1%
SEGÚN MERCADO DE ORIGEN						
TOTAL	5.890.874	100%	8,1%	91.255.881	100%	4,2%
Reino Unido	1.217.001	20,7%	4,6%	21.985.041	24,1%	-3,0%
Alemania	888.342	15,1%	12,9%	14.805.335	16,2%	3,9%
Italia	553.721	9,4%	11,7%	7.651.016	8,4%	9,5%
Francia	440.229	7,5%	4,6%	6.606.637	7,2%	7,4%
Países Bajos	264.600	4,5%	1,3%	4.363.317	4,8%	1,8%
Suiza	215.195	3,7%	4,6%	3.204.235	3,5%	0,3%
Bélgica	213.780	3,6%	6,1%	3.018.319	3,3%	1,5%
Portugal	169.186	2,9%	7,7%	2.415.590	2,6%	13,3%
Estados Unidos	156.381	2,7%	14,6%	2.201.561	2,4%	18,7%
Suecia	147.365	2,5%	-6,2%	1.926.991	2,1%	-4,6%
Dinamarca	108.747	1,8%	-5,1%	1.715.991	1,9%	0,1%
Resto de países	1.516.327	25,7%	12,6%	21.361.848	23,4%	10,3%

Figura 8.2. Pasajeros aéreos internacionales llegados a España en 2018.

Fuente: Nota de Coyuntura diciembre 2018, TURESPAÑA

Casi 22 millones de pasajeros aéreos fueron transportados con el RU durante el 2018, con un crecimiento anual del +4,2%. Las compañías aéreas de Bajo Precio lograron el 53,1% del mercado, con 49 millones de pasajeros, superando en más de 6 puntos porcentuales a las aerolíneas regulares clásicas (42 millones de pasajeros).

Todo lo visto pone de manifiesto que los segmentos de las aerolíneas de pasajeros llevan una evolución adaptativa, en ocasiones por su propia iniciativa, pero en otros casos influenciados por la apertura a la competencia interior como consecuencia de los cambios legislativos, con extensión territorial y demográfica añadidos al caso europeo. Aunque también el escenario global puede causar importantes impactos negativos sobre la aviación comercial ante situaciones como la gran crisis económica internacional del 2008, las variaciones del precio del petróleo, los ataques terroristas e incluso las pandemias sanitarias.

Por ello, resumiendo lo indicado por Torrejón y Celemín (2013), a continuación se dan las características básicas de los principales segmentos de las compañías aéreas que operan vuelos regulares (Majors, Regionales y Bajo Precio), para poner de manifiesto sus ventajas competitivas que ayuden a su sostenibilidad empresarial mediante su viabilidad operacional y económica.

Las **compañías aéreas Mayors**, u operadores aéreos comerciales “clásicos” en red, presenta las siguientes características (Doganis, 2002; AEA, 2013a): Vuelos regulares con varias frecuencias diarias cuando la ruta lo demanda; heterogeneidad de pasajeros; operaciones centradas en al menos un aeropuerto nodal de referencia (hub); grandes flotas, plantillas y medios; horarios programados para coordinar sus vuelos con las aerolíneas Regionales (filiales y franquicias) y alianzas globales de aerolíneas; estable uniformidad de flujos; extensa cobertura nacional y presencia en múltiples destinos extranjeros.

Las **compañías aéreas Regionales**, se dirigen mayoritariamente al pasajero; estacionalidad semanal en días laborables; aviones de 20 a 70 plazas, de moderna tecnología; vuelos en distancias corto-medias, incluyendo los vuelos interinsulares; rutas estables de medio-baja densidad; compiten por horarios y frecuencias atractivas, más que por precios.

Las **compañías aéreas low-cost -Bajo Precio-**, han tenido desde 1999 un gran crecimiento, sin afectarles las consecuencias del 11-S, gracias a su bajo nivel de precios y por no estar en regiones sensibles políticamente Franke (2004). Minimizan costes para ofertar vuelos con precios bajos. Según Toh y Raven (2003), la introducción de Internet desde los 90 ha impactado en toda la industria aérea como canal de venta para los clientes de las compañías aéreas, siendo las de Bajo Precio las que primero se sumaron por la clara identificación de Internet con la agilidad de sus procesos y los ahorros de costes que supone. Buscan las rutas de alta densidad con alto factor de ocupación, son sensibles al pasajero turístico por sus concentraciones de destinos y búsqueda de vuelos baratos, persiguen la fidelización de sus pasajeros por el precio.

Complementariamente a los tres segmentos de aerolíneas con vuelos programados, muy pujantes en la UE antes de la penetración a él de las Bajo Precio, está el segmento de las compañías aéreas **Chárter**. Su concepto está asociado a plazas de pasajeros aéreos comercializadas mediante el alquiler de un avión para realizar un trayecto específico, que no se ajusta a los horarios establecidos en las rutas aéreas programadas. Los vuelos Chárter se usan para el traslado de equipos deportivos y sus aficiones, para acudir a eventos sociales o religiosos, o principalmente por su volumen en las contrataciones de paquetes turísticos que gestionan los Tour Operadores, quienes llegan a tener flotas propias. Una variante del Chárter para vuelos con baja densidad de pasajeros es la de los aerotaxis y la aviación ejecutiva.

8. Resultados

8.1 Consecuencias de un Brexit sin acuerdo sobre las aerolíneas (con operaciones programadas/vuelos regulares) que operan entre España y el Reino Unido

Según puede verse en la tabla 8.1, es destacable la presencia de compañías aéreas británicas (fondo en color rojo) en los vuelos operados durante el 2018 en los aeropuertos españoles de Aena; una presencia amplificada si se consideran filiales de estas compañías radicadas en otros países de la UE (fondo en color amarillo), o mucho más aún si se tiene presente la pertenencia de Iberia, Iberia Express y Vueling (fondo en color naranja) al consorcio británico IAG, International Consolidated Airlines Group, S.A.

Air Nostrum, aun realizando la mayoría de sus vuelos dentro del Grupo Iberia, no se considera, por ser una franquicia para vuelos regionales, no es una filial. De Level, compañía de bajo precio para vuelos de largo alcance de IAG que empezó a operar a mediados de 2017, no aparecen datos propios desagregados en las estadísticas de Aena 2018, entendiéndose que por su todavía bajo volumen deberán estar posiblemente dentro de las cifras de Iberia.

OPERACIONES (aterrizajes y despegues) Aena 2018						
Total Aena 2018		2.300.189	100,0%			
1	RYANAIR DAC	275.548	11,98%	34	KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	11.277 0,49%
2	VUELING AIRLINES, S.A.	265.970	11,56%	35	SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM	10.679 0,46%
3	AIR EUROPA	155.722	6,77%	36	BRUSSELS AIRLINES N.V. S.A.	10.623 0,46%
4	AIR NOSTRUM L.A. MEDITERRANEO	138.158	6,01%	37	GERMANIA Fluggesellschaft mbH	10.604 0,46%
5	IBERIA	117.925	5,13%	38	AER LINGUS	10.232 0,44%
6	EASYJET UK LTD	96.941	4,21%	39	EUROPEAN FLYERS	10.163 0,44%
7	BINTER CANARIAS	69.882	3,04%	40	EASYJET SWITZERLAND SA	9.804 0,43%
8	IBERIA EXPRESS	60.518	2,63%	41	GLOBAL AERONAUTICS SOLUTIONS	9.650 0,42%
9	NORWEGIAN AIR INTERNATIONAL	53.303	2,32%	42	NORWEGIAN AIR SHUTTLE ASA	9.120 0,40%
10	CANARIAS AIRLINES	51.417	2,24%	43	AIRWAYS AVIATION ACADEMY LTD	8.949 0,39%
11	JET2.COM LIMITED	40.528	1,76%	44	AG-RAUM, S.L.	8.928 0,39%
12	EUROWINGS GMBH	38.680	1,68%	45	AIR PILOT ESCUELA DE VUELO, S.	8.607 0,37%
13	FLIGHT TRAINING EUROPE S.L	35.078	1,53%	46	PANAMEDIA.S.L.	8.155 0,35%
14	DEUTSCHE LUFTHANSA A.G.	28.860	1,25%	47	EUROPEAN AVIATION COLLEGE-ADVE	8.112 0,35%
15	CANARY FLY, S.L.	25.895	1,13%	48	AERO LINK AIR SERVICES, S.L.	8.105 0,35%
16	TUI AIRWAYS LTD	25.168	1,09%	49	AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES	7.788 0,34%
17	TRANSAVIA HOLLAND B.V	23.110	1,00%	50	NETJETS, TRANSPORTES AEREOS SA	7.576 0,33%
18	BRITISH AIRWAYS	21.176	0,92%	51	TRANSAVIA FRANCE	7.372 0,32%
19	TAP AIR PORTUGAL	20.825	0,91%	52	TURKISH AIRLINES	7.278 0,32%
20	AEROCLUB BARCELONA-SABADELL	18.761	0,82%	53	ALITALIA, SOCIETÀ AEREA ITALIA	7.206 0,31%
21	TUIFLY GMBH, LANGENHAGEN (Alemania)	18.524	0,81%	54	TRAVEL SERVICE	6.882 0,30%
22	CONDOR FLUGDIENST	16.860	0,73%	55	THOMAS COOK AIRLINES SCANDINAV	5.945 0,26%
23	INAER HELICOPTEROS - BABCOCK M	16.782	0,73%	56	GESTAIR S.A.	5.804 0,25%
24	SWIFTAIR S.A.	14.531	0,63%	57	AMERICAN AIRLINES INC.	5.714 0,25%
25	LAUDA MOTION GMBH	14.346	0,62%	58	AEROFAN	5.269 0,23%
26	TUI FLY (TUI AIRLINES BELGIUM)	14.070	0,61%	59	ROYAL AIR MAROC	5.147 0,22%
27	THOMAS COOK AIRLINES LTD	13.202	0,57%	60	AEROFLOTA DEL NOROESTE, S.L.	5.013 0,22%
28	VOLOTEA, S.A.	12.900	0,56%	61	COMPAÑIA FUNDACION REGO	4.884 0,21%
29	WIZZ AIR HUNGARY LTD	12.228	0,53%	62	ENTER AIR SP Z.O.O.	4.580 0,20%
30	SWISS INTERNATIONAL AIR LINES	12.212	0,53%	63	QATAR AIRWAYS	4.500 0,20%
31	EUROPEAN AIR TRANSPORT LEIPZIN	11.746	0,51%	64	SERAIR TRANSWORLD PRESS, S.L.	4.394 0,19%
32	AIR FRANCE	11.743	0,51%	65	BA CITYFLYER LTD	4.187 0,18%
33	AEROTEC	11.683	0,51%	66	FINNAIR OYJ	4.032 0,18%

Tabla 8.1. Aterrizajes y despegues operados en los aeropuertos de Aena en el 2018 de las principales compañías aéreas.
Fuente: elaboración propia a partir de datos de la web pública de Aena

Según puede verse en la tabla previa, entre los sesenta y seis mayores operadores aéreos que el 2018 volaron en los aeropuertos de Aena están coloreados catorce de ellos (21%) al tener vinculación propietaria con el RU. Esto suma más de 700.000 vuelos durante el 2018, que es el 30,6% de las operaciones aeroportuarias en la red de Aena en el 2018.

En el supuesto de un Brexit sin acuerdo, las filiales de easyJet y Thomas Cook con sede en la UE (fondo amarillo) podrían seguir operando de forma idéntica a la actualidad sus slots en los aeropuertos de Aena para sus vuelos interiores a la Unión, pero los de sus vuelos operados en los aeropuertos españoles con los aeropuertos del RU quedarían supeditados a una previa firma de un acuerdo bilateral de transporte aéreo comercial con el RU (UE-RU o España-RU con el conforme de la UE), que desde luego no sería inmediata, por lo que dichos slots se perderían para ellas y quedarían a disposición de las compañías aéreas de la UE que tuvieran interés en solicitarlos.

Por estas mismas razones, al no existir un convenio bilateral con el RU donde se establezcan las compañías aéreas autorizadas por las partes firmantes para hacer vuelos comerciales programados en rutas determinadas España-RU, en el que se fijarían los precios de los billetes de cada posible ruta y el reparto de la oferta de plazas entre las aerolíneas autorizadas (sin libre mercado), se perderían de forma inmediata todos los slots actuales en los aeropuertos españoles de las aerolíneas británicas (fondo rojo), tanto los de vuelos con el RU, como los vuelos intra-UE.

Para las aerolíneas españolas y del resto de la UE, incluida la irlandesa Ryanair, que lidera el ranking de tráfico de pasajeros en los aeropuertos españoles de Aena desde hace años, hasta no contar con el indicado acuerdo bilateral con el RU también se perderán todos los actuales slots en aeropuertos del RU, aunque se podrían reasignar algunos de los que se corresponden a esas rutas en los aeropuertos españoles para otros destinos, posibles, o para aumentar vuelos en otras rutas, si bien el alto número de vuelos que se perderán impactará negativamente en el conjunto de su tráfico aéreo regular, tanto de operaciones como asociadamente de pasajeros y, en consecuencia, las operaciones y pasajeros de los aeropuertos de Aena.

A pesar de que los que trabajan y estudian la actividad aeroportuaria ya avisaron hace tiempo de estos riesgos ciertos, es en los últimos meses cuando ha salido a la opinión pública un debate sobre un posible grave conflicto para el transporte aéreo y el turismo en España asociado a un Brexit sin acuerdo: ¿Iberia y sus compañías filiales (fondo naranja) son españolas o por ser de IAG son inglesas?. El debate está abierto ya que el plazo inicial para la salida del RU del 29 de marzo de 2019 finalmente ha sido ampliado hasta octubre de 2019. Si no se evita un Brexit sin acuerdo puede ser un trauma o incluso una auténtica tragedia.

Según corresponda legalmente la nacionalidad de Iberia y sus filiales en el momento del Brexit sin acuerdo, por no tener previamente el indicado acuerdo bilateral de transporte aéreo comercial con el RU, si es considerada como española, Iberia perderá los slots de sus vuelos regulares con el RU, o todos sus slots en España y en la UE si es considerada inglesa. Es decir, podría dejar de tener vuelos regulares con el RU en cualquier caso, como cualquiera de las aerolíneas españolas y de la UE, hasta perder además todos sus vuelos regulares en la UE, incluidos los vuelos dentro de España.

En relación con las operaciones de las aerolíneas entre España, como miembro de la UE, y el RU, es preciso diferenciar por un lado las operaciones programadas (slots) y, por el otro, el de la titularidad nacional de las mismas en los términos fijados por Reglamento 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad.

En dicho Reglamento se define como compañía aérea comunitaria a “toda compañía aérea que posea una licencia de explotación válida concedida por una autoridad competente para la concesión de licencias [...]”. Sobre la concesión de licencias a compañías aéreas comunitarias, el derecho de las compañías aéreas comunitarias a explotar servicios aéreos intracomunitarios y la fijación de precios de los servicios aéreos intracomunitarios, en su articulado dice lo siguiente:

“Artículo 4, Condiciones para la concesión de una licencia de explotación,

La autoridad competente para la concesión de licencias de un Estado miembro concederá licencias de explotación a empresas a condición de que: ...

f) más del 50 % de la propiedad de la compañía, así como su control efectivo (ya sea directo, a través de una o varias empresas intermediarias), recaigan en los Estados miembros o sus nacionales, salvo que se disponga otra cosa en acuerdos celebrados con terceros países en los que la Comunidad sea parte; [...].”

Por lo tanto, para lograr determinar la nacionalidad de las compañías aéreas más relevantes durante el 2018 con operaciones en los aeropuertos de la red española de Aena, con dualidad de sede social y de sede financiera, se ha realizado un proceso de filtrado cruzando las licencias activas (ACOL-database on 11/09/2018 para determinar su sede social) más la información disponible en internet. Así se puede constatar en la Tabla 8.2 que el número de pasajeros transportados por compañías británicas (fondo rojo las que son claramente del RU y en naranja las que puede haber interpretaciones al respecto) fue de casi 103 millones, lo que supone un 39% de los pasajeros atendidos en los aeropuertos españoles de Aena.

Aena 2018: 263.206.424 pasajeros							
Ranking	Compañía Aérea	Pasajeros 2018	%	Tráfico	Sede Social	Sede Financiera	PAIS
2	VUELING AIRLINES, S.A.	39.384.323	15,0%	Regular	España	R.U.	R.U.
5	IBERIA	19.278.848	7,3%	Regular	España	R.U.	R.U.
6	EASYJET UK LTD	15.217.268	5,8%	Regular	R.U.	R.U.	R.U.
8	IBERIA EXPRESS	9.531.028	3,6%	Regular	España	R.U.	R.U.
11	JET2.COM LIMITED	7.236.940	2,7%	Regular	R.U.	R.U.	R.U.
16	TUI AIRWAYS LTD	4.807.692	1,8%	Charter	R.U.	R.U.	R.U.
18	BRITISH AIRWAYS	3.008.191	1,1%	Regular	R.U.	R.U.	R.U.
27	THOMAS COOK AIRLINES LTD	2.633.287	1,0%	Charter	España	R.U.	R.U.
38	AER LINGUS	1.526.309	0,6%	Regular	Bélgica	R.U.	R.U.
65	BA CITYFLYER LTD	328.409	0,1%	Regular	R.U.	R.U.	R.U.
1	RYANAIR DAC	46.756.816	17,8%	Regular	Irlanda	Irlanda	Irlanda

Tabla 8.2. Pasajeros en 2018 de las aerolíneas del Reino Unido y también de Ryanair
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la web pública de Aena

De la tabla previa se ve que los pasajeros transportados por aerolíneas claramente británicas (fondo rojo) durante el 2018 en vuelos con aeropuertos de la red de Aena fueron 34,7 millones (13% del total de Aena en el 2018), y que en el Grupo Iberia (fondo naranja), con nacionalidad de su propiedad en debate a 5 de abril de 2019, volaron 68 millones de pasajeros (casi un 26% del total de Aena en el 2018). El 17% de pasajeros transportados por Ryanair en sus vuelos durante 2018 que emplearon los aeropuertos de Aena también serían a no olvidar por el impacto que puede recibir esta aerolínea irlandesa con alta actividad en el RU.

En menor grado que en las aerolíneas británicas, que les incidiría en la cancelación del 100% de sus slots para vuelos programados en aeropuertos de la UE hasta contar con un acuerdo bilateral UE-RU, el Brexit sin acuerdo también tendría una considerable incidencia sobre Ryanair ya que gran parte de sus vuelos son precisamente con aeropuertos del RU. Sumando la actividad de Ryanair a la de las aerolíneas británicas, para el 2018 con respecto a la red española de aeropuertos de Aena, nos encontramos ante casi 150 millones de pasajeros, en base a cálculos de elaboración propia sobre los datos accesibles al público en la web de Aena en su portal de estadísticas, que supone casi el 57% de sus pasajeros en el pasado año.

No obstante, a lo anterior, se debe tener en cuenta que el carácter mayoritario Chárter tanto de TUI Airways, como de THOMAS COOK, vinculadas a fuertes Tour Operadores, no les supondría problemas al afectar la pérdida de slots solo a las compañías aéreas con vuelos programados, no siendo su caso.

Por contra, aún siendo británicas de origen, pero habiendo abierto filiales con sede dentro de la UE se “salvarían” sus conexiones regulares intra UE cuatro aerolíneas eminentemente turísticas como son TUIFLY GMBH LANGENHAGEN (Alemania) con 3,1 millones de pasajeros en los aeropuertos españoles de Aena en el 2018, TUI FLY (TUI AIRLINES BELGIUM) con 1,8 millones, EASYJET SWITZERLAND SA con 1,5 millones y THOMAS COOK AIRLINES SCANDINAV con 1,2 millones. De igual forma, por ser franquicia de Iberia pero con nacionalidad española tampoco afectaría a AIR NOSTRUM L.A. MEDITERRANEO con 8,4 millones de pasajeros en el 2018 (Aena, 2018).

Caso singular y de alta trascendencia para España es el del Grupo Iberia (Iberia, Iberia Express, Vueling y Level) por pertenecer al británico Grupo IAG. La polémica y el posible conflicto está encima de la mesa, ya que si el Grupo Iberia es considerado como británico en un Brexit sin acuerdo perderá sus actuales slots en los aeropuertos españoles de Aena para los vuelos programados con aeropuertos del RU, al pasar a tener la condición de ser una aerolínea extra comunitaria, además de todos los de los vuelos intracomunitarios incluidos todos los vuelos entre los aeropuertos españoles inclusive.

De la información que se publica en diversos medios se podría entender que los derechos de voto son mayoritariamente españoles, pero las participaciones accionariales en manos del grupo IAG superan el 50%, según IAG (2019). Este accionariado hace de Iberia una aerolínea británica. Es decir, si Iberia (tierra de los íberos-península Ibérica, Hispania) es considerada como una aerolínea-grupo británico perderá en el escenario políticamente sobrevenido de una salida del RU sin acuerdo pactado con la UE la opción de tener vuelos regulares dentro de la UE, incluso en su “casa” como lo viene haciendo desde 1927.

Así pues, ante el posible nuevo escenario para el transporte aéreo que se abre en Europa con un posible Brexit sin acuerdo, tras un periodo de tiempo en el que el mercado se ha asentado y que incluso había “saneado” actores aéreos relevantes, como los casos de las quiebras de Monarch o de Air Berlín, ahora toca un reajuste importante para las Bajo Precio por la contracción del mercado interior de la UE tanto por demografía, como por rutas aéreas. Esto es justo lo peor que les puede suceder, ya que el segmento del Bajo Precio es sostenible y económicamente viable en mercados con demanda creciente y sostenida, lo cual explica el cierre de Germania a inicios de 2019, con una flota de 36 aviones y un volumen anual de pasajeros de 4 millones según su página web, y las incertidumbres en la alta dirección de Ryanair.

Es decir, es muy distinto cerrar un Brexit con acuerdo, que daría seguramente una situación idéntica a la actual, que tener que afrontar un Brexit sin acuerdo con la salida de los mercados interiores respectivos de vuelos programados a la parte contraria, además de cuestionar a las aerolíneas del segmento del Bajo Precio que no dispongan de reservas presupuestarias para afrontar un ágil ajuste a la baja de flotas y plantillas.

En el caso particular español de aerolíneas y aeropuertos, si no se produjese ningún tipo de acuerdo, el tráfico aéreo de vuelos programados quedaría suspendido entre España y el RU, así como los vuelos programados de las aerolíneas británicas desde los aeropuertos de Aena a otros de la UE. Pero, además, el Grupo Iberia (Iberia, Iberia Express, Vueling y Level) no podría operar tampoco vuelos programados dentro de la UE, incluidos los “domésticos españoles”, si antes no

hay cambios en la composición de su accionariado para que sea mayoritariamente de la UE, pasando a ser consideradas compañías aéreas de un país tercero.

Preparándose para ello, son los pasos que está dando la UE con la aprobación del Reglamento de normas comunes para garantizar las conexiones aéreas básicas tras la retirada del RU de la UE, aprobado el 13 de febrero de 2019. Siempre que haya reciprocidad por parte del RU se fija una moratoria temporal, de un año, que permite mantener los vuelos punto a punto UE-RU (no los de los respectivos mercados interiores) hasta el 30 de marzo de 2020, o antes, si se alcanza un acuerdo entre la Unión (no bilateralmente entre países miembros de la UE y el RU) y el RU que regule la prestación de transporte aéreo entre ellos.

8.2 Posibles reorientaciones estratégicas de las aerolíneas, según su segmento, al nuevo mercado aéreo europeo tras un Brexit sin acuerdo

El Reglamento 1008/2008 combinado con el 95/93 trajeron la eliminación de barreras, cambios en las políticas de precios haciéndolos mucho más competitivos, la aparición de nuevos trayectos, adaptación de los entornos aeroportuarios y, sobre todo, un cambio en el modelo de negocio existente hasta entonces. Está claro que el abandono de la UE por unos de sus miembros de la UE, invierte el proceso realizado.

Como ya se indicó anteriormente, las compañías aéreas que operan dentro del territorio de la UE, en un mercado interior del transporte aéreo comercial liberalizado, lo hacen al amparo del Reglamento 1008/2008 que fija las condiciones para operar dentro las fronteras de la Unión. Para considerar a una compañía como “europea”, según la UE, se fijan dos criterios básicos: el control y la propiedad.

En relación con el control, el objetivo perseguido por Bruselas es asegurar que quienes gestionan la compañía están en Europa y sus intereses empresariales también. No basta con que la proporción mayoritaria de los miembros del Consejo de Administración sean europeos, si no que trata también de las personas e intereses de esos Consejos de Administración no estén supeditados a los de países externos a la UE.

En cuanto a la propiedad, la UE quiere velar porque el retorno de los beneficios empresariales permanezca dentro de la UE en las actividades empresariales desarrolladas mayoritariamente en su territorio. De ahí el criterio de que la mayoría del accionariado de las compañías aéreas deba ser de la UE para que se consideren europeas.

Tal y como ya se ha dicho anteriormente, combinando ambos criterios se plantea un serio y muy complejo conflicto ante el caso de un Brexit sin acuerdo, tanto a las compañías británicas como a las de la UE, al pasar de ser consideradas fuera de su espacio “nacional” como compañías aéreas de un país tercero, fuera de su propio espacio político. Esto supone que no pueden conservar los slots en los aeropuertos “contrarios” según venían haciéndolo en base al Reglamento 95/93, Real Decreto 20/2014 en el caso de los aeropuertos españoles para las compañías aéreas británicas, y viceversa.

De un abierto y liberalizado mercado interior europeo para sus compañías aéreas de vuelos regulares, con geografía y demografía ampliadas respecto de la situación previa de fragmentación según países, que ha permitido la adición y consolidación, en posición de liderazgo, del segmento de las compañías aéreas de Bajo Precio a los existentes Majors y Regionales, se invierte el proceso y se contrae todo y todos. Se pasa de poder aumentar las frecuencias de vuelos en rutas existentes o de poder crear nuevas rutas de forma automática, con la sola limitación de la

capacidad aeroportuaria y del espacio aéreo, a quedar a la expectativa de lo que se pacte y firme en acuerdos bilaterales UE-RU con rutas concretas para compañías aéreas determinadas.

Por lo tanto y como resultado de todo lo explicado y argumentado, ante el caso de darse un Brexit sin acuerdo se estará frente a un cambio trascendente para la aviación comercial europea, por las pérdidas cruzadas de slots de las compañías aéreas que respectivamente cambien a ser consideradas como “extranjeras”. Esta situación que obligará a adaptarse o evolucionar a las Majors, salvo grave riesgo de perder mercado y poner en un muy grave riesgo su sostenibilidad empresarial, pero también a las Regionales y a las Bajo Precio.

Las esperables pérdidas de rutas programadas por no poder optar a slots en los mercados interiores de la UE, al ser de un país tercero y tener que esperar a los previos convenios bilaterales UE-RU para fijar negociadamente los vuelos directos punto a punto, impactará en todas las aerolíneas regulares, reduciendo sus vuelos programados, pudiendo ser especialmente crítico para el segmento de las Bajo Precio. Su modelo entraría en fase de cuestionamiento para sus aerolíneas con mayor volumen de vuelos entre la UE y el RU, pudiendo tener que plantear, más allá de reducciones de flotas y de personal, incluso cierres empresariales.

En sentido contrario y con solo mirar la evolución histórica descrita, para atender, aunque sea parcialmente a los pasajeros turísticos, se puede retomar el auge del segmento Chárter. Tanto las propias compañías aéreas Chárter de forma inmediata -aunque ello les supondría adquirir más aviones- como las Majors y Regionales, más allá de sus momentos valles o eventos puntuales, pueden tener un claro y directo nicho donde reubicar parte de sus flotas que quedarían sin actividad. Majors y Regionales deberían volverse hacia los Tour Operadores, las que no tengan su propia unidad de vuelos Chárter, y las Chárter acometer crecimientos de flotas y personal para aprovechar la demanda derivada de la pérdida de pasajeros turísticos de las Bajo Precio.

Caso singular dentro de este complejo escenario es el de España. Por un lado, está el conflicto por la nacionalidad de las aerolíneas del Grupo Iberia y, por el otro, el del gran peso específico de las operaciones aeroportuarias de las aerolíneas de Bajo Precio, en particular Ryanair, que bien atienden el punto a punto entre los aeropuertos de Aena y los del RU o las directamente británicas. La solución más aparentemente sencilla para Iberia y sus filiales sería adecuar dentro del plazo previo a la salida del RU su accionariado para que sea mayoritariamente de nacionalidades de la UE, pero aquí entra la decisión de IAG muy reacio a que ninguno de sus miembros pierda su condición británica.

Para Ryanair, en sentido contrario al que las británicas de bajo precio que han abierto filiales en la UE, para no perder sus slots en los aeropuertos británicos, debería considerar abrir una filial en el RU antes de su salida de la UE, o bien pactar con las autoridades británicas la posibilidad de poder conservarlos, conforme siempre a la legislación que adopte el RU.

9. Conclusiones y limitaciones del estudio

Se dispone de claridad y precisión del marco legal vigente y aplicable a nivel europeo, así como en su correspondiente trasposición a la legislación española, para la prestación de vuelos regulares tanto dentro de su mercado, como con países terceros.

Como limitación a la aplicación de las conclusiones y propuestas de este estudio hay que dejar constancia de la incertidumbre de plazos de todo el proceso del Brexit, además de los posibles nuevos escenarios legales sectoriales de contingencia que pudieran darse antes de consumarse la salida del RU de la UE sin un acuerdo.

En este sentido y por la importancia crítica de la situación planteada a la que se enfrenta la aviación comercial de pasajeros en Europa, y de forma inducida el turismo y los servicios, si finalmente sale el RU de la UE sin un acuerdo, la Comisión Europea propuso en 19 de diciembre de 2018 (más vale tarde que nunca aunque la otra parte ha estado pasiva al respecto) al Parlamento Europeo, visto que el calendario se agotaba, un Reglamento para aplicar a los ya existentes vuelos regulares entre el RU y los demás miembros de la UE, para garantizar las conexiones aéreas básicas tras la retirada del RU de la UE.

Este reglamento, el Reglamento (UE) 2019/502 por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones aéreas básicas tras su retirada de la Unión, quedando supeditado a reciprocidad por parte del RU, ha sido aprobado el 13 de febrero de 2019 y fija una moratoria temporal de un año, que permite mantener los vuelos punto a punto UE-RU (no los de los respectivos mercados interiores) hasta el 30 de marzo de 2020, o antes si se alcanza un acuerdo entre la Unión (no bilateralmente entre países miembros de la UE y el RU) y el RU que regule la prestación de transporte aéreo entre ellos. En concreto, en el punto 1 de su tercer artículo se indica lo siguiente:

“Las compañías aéreas del Reino Unido podrán, en las condiciones establecidas en el presente Reglamento:

- a) volar por el territorio de la unión sin aterrizar;*
- b) hacer escalas en el territorio de la Unión con fines no comerciales, en el sentido del Convenio;*
- c) realizar servicios de transporte aéreo internacional regular y no regular para pasajeros, combinación de pasajeros y carga y servicios exclusivamente de carga entre cualquier par de puntos, de los cuales uno está situado en el territorio del Reino Unido y el otro en el territorio de la Unión;”*

Este Reglamento brinda una prórroga legal a la situación creada ante un posible Brexit sin acuerdo, en la que los 27 países de la UE ofrecen para permitir que las compañías aéreas del RU y de la UE puedan continuar durante otros 12 meses realizando sus servicios regulares directos entre los aeropuertos de la UE, entre ellos los de Aena, y los del RU. Así mismo, permite también una prórroga para la obligada reestructuración operativa, y en algunos casos hasta de reorientación de segmentos, de las compañías aéreas de ambas partes.

En definitiva y como conclusión de este estudio, para preservar en la medida de lo posible la sostenibilidad y viabilidad empresarial de las compañías aéreas europeas, de la UE y del RU, ante un Brexit sin acuerdo se propone como mal menor retomar y potenciar para atender a los pasajeros turísticos el segmento Chárter, tanto para las que ya son compañías Chárter, como para el caso de parte de las flotas y personal que quedarían ociosas de Majors y Regionales.

Además, para todos los tres segmentos de aerolíneas con vuelos programados (Majors, Regionales y Bajo Precio) y dentro de lo que el calendario de la salida no acordado permita formalizar en plazo, puede ser a considerar, vistos los ejemplos ya existentes, el desdoblarse con filiales en ambos espacios de Europa, o en el caso de las aerolíneas de los restantes 27 miembros de la UE negociar con las autoridades aeronáuticas del RU las opciones que sus normas y legislación que finalmente apliquen a las compañías aéreas de países terceros puedan permitirles.

10. Bibliografía

- Aena (2018). Estadísticas de tráfico aéreo. <http://www.aena.es/csee/Satellite?pagename=Estadisticas/Home> (último acceso, 3 de abril del 2019).
- Brian Pearce (12 diciembre 2018), “*Airline industry Outlook 2019*”, IATA.
- Comisión Europea, 19 diciembre 2018, “REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones aéreas básicas tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión”. COM (2018) 893 final. 2018/0433 (COD).
- Doganis, R. (2002). “*El negocio en las compañías aéreas en el siglo XXI*”, INECO.
- FRONTUR (2018). Estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras (FRONTUR). Octubre 2018. Datos provisionales. <https://www.ine.es/daco/daco42/frontur/frontur1018.pdf> (último acceso, 3 de abril del 2019).
- Alemania (2019). La empresa. <https://www.flygermania.com/es-es/la-empresa/> (último acceso, 3 de abril del 2019).
- Ianni, O. (2006). “Teorías de la Globalización”, ISBN: 968-23-2001-1.
- IAG (2019). Participaciones Significativas. <http://www.es.iairgroup.com/phoenix.zhtml?c=240950&p=irol-holdingsshares> (último acceso, 3 de abril del 2019).
- Morcillo, P. (1991). “La dimensión estratégica de la tecnología”, ISBN: 8434420570
- Real Decreto 20/2014, de 17 de enero, por el que se completa el régimen jurídico en materia de asignación de franjas horarias en los aeropuertos españoles (BOE del 18/01/2014).
- Real Decreto 1678/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula la información sobre los derechos de tráfico aéreo procedentes de los acuerdos con terceros Estados en los que España sea parte y el régimen de su ejercicio (BOE 15/12/2011).
- Reglamento (CEE) nº 95/93 del Consejo de 18 de enero de 1993 relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios, para vuelos intracomunitarios programados, o regulares (versión consolidada) (DOUE 30/06/2009).
- Reglamento (CE) nº 847/2004 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y países terceros, para vuelos programados entre aeropuertos de países comunitarios con otros aeropuertos de países no UE (DOUE 30/04/2004).
- Reglamento (CE) Nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida) (DOUE 11/09/2018).
- Reglamento (UE) 2019/502 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de marzo de 2019, por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones aéreas básicas tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión (DOUE 27/03/2019).
- Toh, R.S y Raven, P. (2003). “Persihable asset revenue management: Integrated Internet marketing strategies for the airlines”, *Transportation Journal*, 42 (4), pp. 30-43.
- Torrejón, P y Celemín, M^aS. (2013). “*Precios de los billetes de las compañías aéreas desde el control de sus costes*”, Comunicación XVII Congreso AECA.

- UE (2019a). Acerca de la UE. https://europa.eu/european-union/about-eu/countries_es (último acceso, 3 de abril del 2019)
- UE (2019b). Acerca de la UE. https://europa.eu/european-union/about-eu/countries/member-countries/unitedkingdom_es (último acceso, 3 de abril del 2019)
- World Economic Forum (2017), "*The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017. Paving the way for a more sustainable and inclusive future*". ISBN-13: 978-1-944835-08-8

Webs de interés (último acceso, 3 de abril del 2019):

- <http://www.exteriores.gob.es/Portal/es/PoliticaExteriorCooperacion/Gibraltar/Paginas/Inicio2.aspx>
- <https://brexitdealexplained.campaign.gov.uk/>
- <http://www.es.iairgroup.com/phoenix.zhtml?c=240950&p=index>