

## Las consecuencias del cierre de Spanair para el sector del transporte aéreo español

Hace meses, incluso años, que observábamos con preocupación la deriva de una compañía aérea soportada por fondos públicos, con la intención declarada de constituir una “compañía de bandera” que liderase el desarrollo de El Prat como un “Hub” de distribución paralelo al de Barajas. Una propuesta que no profundizaba tanto en el desarrollo armónico de la red de operaciones de la compañía, como en el “identitario” en el que se mueve la Comunidad Catalana; es decir, una compañía al servicio de la política más que una política al servicio de la actividad económica.

Que el transporte aéreo constituye un factor de movilidad de las personas, y que ésta viene condicionada por la realidad industrial, económica, financiera, y turística de los destinos que se proponen, parece una obviedad que sin embargo pasa desapercibida de forma recurrente para los gestores tanto públicos como privados, quizás por las urgencias temporales de los que se ven obligados a políticas que recientemente se han calificado de “cortoplacistas”, y que producen tensiones significativas sobre el mercado y la competencia, perjudicando sensiblemente a los modelos de negocio planificados para el largo plazo.

Las consecuencias se hacen evidentes. Clientes insatisfechos con el servicio y con la forma de resolver los problemas, Distribuidores con problemas heredados, Compañías obligadas a transportar pasajeros por el hecho de tener vuelos reservados con billetes de la compañía que presenta la suspensión de pagos.

Los Organismos Públicos, Dirección General de Aviación Civil y Agencia Estatal de Seguridad Aeronáutica, tienen la función de preservar la seguridad de las operaciones en el territorio español; sin embargo, no han sabido detectar la situación o no han considerado pertinente la intervención a tiempo, lo que en definitiva parece haber perjudicado más que solventado. Y es que la auténtica prudencia está en evitar el conflicto, poniendo por delante las consideraciones industriales y económicas sobre las políticas.

No es la primera vez que esto ocurre, y las expectativas que plantea IATA para el ejercicio 2012, hacen suponer que seguirán las dificultades de las compañías aéreas. La recesión económica y con ella la atonía de los mercados, hacen prever menores ingresos para las compañías, que no se corresponderán con el incremento de los gastos; es decir, déficits acumulados a los últimos ejercicios, que ya han debilitado las cuentas de resultados de los principales operadores españoles.

En definitiva, se hace necesario el establecimiento de condiciones claras y homologables para todos, y una supervisión y control que, respetando la lógica de los métodos y procedimientos, impida a tiempo el camino a la desestabilización de todos, por la gestión errática de algunos.