

El renacer de la aviación española postpandemia: desafíos y oportunidades

Desde que la OMS declaró la pandemia de COVID-19 el 11 de marzo de 2020, la industria aérea ha tenido que enfrentarse a desafíos. En 2019, Aena tenía expectativas optimistas, pero la crisis sanitaria hizo que el año 2020 fuera el peor de la historia de la aviación, con pérdidas globales de 137.700 millones de euros. Las aerolíneas españolas no fueron la excepción y tuvieron que enfrentarse a nivel mundial a pérdidas récord y a la necesidad de reducir flotas y renegociar arrendamientos de aeronaves.

La recuperación comenzó con el levantamiento de las restricciones para volar en 2021. A pesar de una lenta recuperación, en 2022 varias aerolíneas españolas volvieron a ser rentables y la Asociación Española de Líneas Aéreas predijo que el número de pasajeros volvería a niveles previos a la pandemia. Sin embargo, el mercado español superó todas las predicciones, llegando a registrar un total de 283 millones de pasajeros, un 2,9% más que en 2019. Este crecimiento, acompañado de un aumento en los precios de los billetes, dejó resultados financieros históricamente positivos para varias aerolíneas en 2023.

El cómputo para 2024 es prometedor, ya que *The International Air Transport Association (IATA)* estima 4.700 millones de pasajeros a nivel global y Aena 294 millones en España. A pesar de que el total de pasajeros aún no superará los 4.500 millones registrados en 2019, el sector español ha mostrado una recuperación más rápida, superando en 2023 los 275,2 millones de pasajeros del 2019. Esto ha impulsado a las aerolíneas a expandir sus capacidades y flotas.

Sin embargo, dicho crecimiento enfrenta obstáculos. La demanda de aeronaves ha aumentado drásticamente, mientras que la producción de los fabricantes (OEMs) aún no ha regresado a niveles prepandemia, lo que ha llevado a retrasos en la entrega de pedidos.

Las empresas de Mantenimiento, Reparación y Revisión (MRO) también enfrentan desafíos debido a problemas en la cadena de suministro y la escasez de mano de obra capacitada. Esto ha ocasionado listas de espera de mantenimiento que pueden durar entre seis meses y un año, lo que afecta a la disponibilidad de aeronaves.



Ana Belén Sáez-Bravo

anabelen.saezbravo@
clydeco.com

Además, el contexto geopolítico, incluyendo el conflicto en Ucrania y en Gaza, está influyendo en las operaciones. Aunque no de manera crítica para las aerolíneas españolas, sí está provocando fluctuaciones en los precios del petróleo, por lo que ha aumentado la urgencia de actualizar flotas con modelos más eficientes.

En términos de sostenibilidad, la financiación se ha convertido en una prioridad. Las instituciones financieras están comenzando a ofrecer préstamos vinculados a objetivos de sostenibilidad y ya en 2023 se observó un aumento del 60% en estos acuerdos. A pesar de ello, se prevé que la demanda de financiación sostenible aumente.

Finalmente, los resultados positivos de 2023 podrían llevar a un cambio en la proporción de aviones en arrendamiento frente al aumento en propiedad. La consolidación en el sector también se perfila como una estrategia para enfrentarse a los cambios, ya que los grupos aéreos con más recursos están mejor posicionados para negociar condiciones favorables con proveedores.

En conclusión, a pesar de los obstáculos, la industria aérea española ha demostrado resiliencia y un potencial significativo para el crecimiento. La capacidad de manejar eficientemente la demanda y adaptarse a las condiciones del mercado será clave en los próximos años.





Practice Area News

Tensión por parte de las aerolíneas ante la multa de Consumo. El Gobierno concluirá próximamente el expediente sancionador abierto a 4 compañías aéreas por los cobros realizados a los pasajeros a la hora de facturar su equipaje de mano, prácticas calificadas por Consumo como "abusivas". El sector se encuentra atento a la resolución ante lo que puede significar un enorme cambio en el modelo de negocio de las compañías *low-cost*.

Europa obligará a las aerolíneas a realizar un informe sobre las estelas de vapor. Las aerolíneas europeas están obligadas a informar a la Unión Europea sobre sus emisiones de dióxido de carbono, pero ahora, además, tendrán que realizar un informe analizando el efecto que tiene en el clima las estelas de vapor que dejan sus aeronaves al realizar los vuelos. El desconocimiento sobre estas ha conllevado su seguimiento y monitoreo.

El SAF como oportunidad para España. Cepsa, Iberia, Iberia Express, Vueling y la Asociación Española de Biocircularidad (BIOCIRC) han dado a conocer un informe que propone 16 iniciativas económicas, regulatorias y de colaboración entre el sector público y privado. El objetivo es fomentar la producción y el uso de combustibles sostenibles para la aviación (SAF), buscando así situar a España como líder en Europa en este ámbito.

In the Firm



CLYDE&CO

El mayor equipo de abogados especializado en Aviación

Clyde & Co es líder en aviación y derecho aeronáutico: con más de 100 abogados expertos en el sector actúa coordinadamente para resolver los asuntos de sus clientes en cualquier parte del mundo.

El equipo español de la firma es reconocido por su experiencia en litigios y asesoramiento legal a líneas aéreas y sus aseguradoras. En la última edición de 2023, Legal 500 situó a Clyde & Co España en Banda 1 en Aviación y distinguió a Enrique Navarro, socio responsable del área, como 'leading individual'.

La firma

En España, el despacho cuenta con 15 prácticas hiperespecializadas que cubren cuatro grandes sectores: seguros; aviación, marítimo y transporte terrestre; energía; y construcción. En poco más de 10 años desde su apertura en Madrid, Clyde & Co España ha consolidado su reconocimiento en aviación y en el sector asegurador y es referente por la complejidad y trascendencia de los asuntos que asesora.

Internacionalmente, es una firma integrada globalmente con 5.000 personas y 69 oficinas en 5 continentes. Ha más que duplicado sus ingresos en la última década y ya acumula 25 años consecutivos de crecimiento.