

Altos vuelos

La aviación privada en España es cosa de los grandes directivos, de un centenar de naves y de mucho dinero. Una hora, desde 2.400 euros



:: BORJA OLAIZOLA



El ahorro de tiempo y sortear la tiranía de los aeropuertos llevan a muchos altos ejecutivos a recurrir al avión privado. En la imagen, un modelo Learjet 60XR del fabricante canadiense Bombardier, en pleno vuelo sobre el mar.

:: PAUL BOWEN/EFE

Es imposible que se pierda una maleta, nunca hay que hacer colas y el vuelo sale siempre a la hora convenida.

No, no estamos hablando de una utopía sino de la aviación privada, una forma de viajar que solo está al alcance de unos pocos pero que en las últimas décadas ha alcanzado una significativa expansión. El fenómeno, con una fuerte implantación en Estados Unidos,

cruzó el charco a mediados del siglo pasado de la mano de rutilantes estrellas de Hollywood y extravagantes multimillonarios hasta arraigar en Europa de una forma mucho más discreta. A día de hoy se estima que en el viejo continente operan algo más de un millar de aeronaves privadas, una cifra que está muy por debajo de las 10.000 que se calcula vuelan al otro lado del Atlántico.

La aviación privada irrumpió con fuerza en la España del pelo-

EL PRECIO

40

millones es lo que puede costar un jet privado de alta gama, aunque también los hay a partir de cuatro millones como el Cessna Citation, el más sencillo. Hay que sumar a esta cantidad un mínimo de 50.000 euros anuales solo en mantenimiento y seguros. Y todo ello sin incluir el coste de la tripulación.

tazo y la burbuja inmobiliaria. El yate y el jet se convirtieron en señas de identidad de muchas fortunas amasadas en aquella época. Personajes como Javier de la Rosa o Mario Conde abrieron un camino por el que luego transitaron otros muchos titulares de generosos patrimonios que tenían su origen en el mundo del ladrillo. En esa primera etapa el avión privado era más un símbolo que una herramienta de trabajo, un trofeo que acreditaba el ingreso en el re-

ducido y selecto club de los triunfadores en el mundo de las finanzas. En pocos años el parque aeronáutico creció de forma vertiginosa. Antes del 'crack' de 2008 se contabilizaban en España del orden de 130 aviones privados, el 10% de los que existían entonces en Europa.

La crisis, como es lógico, golpeó de lleno al sector y decenas de propietarios tuvieron que poner el cartel de 'se vende' en el fuselaje de su jet. «El año pasado se ven-



Butacas de cuero, maderas nobles, amplios espacios... la máxima comodidad y el cuidado de los detalles están siempre presentes. :: R. C.

dieron entre diez y doce aviones y todos fueron adquiridos por compradores de otros países», puntualiza José Ramón Barriocanal, director de Negocios Aeronáuticos de Gestair, compañía especializada en la gestión de aeronaves privadas. Además de adelgazar el parque aeronáutico a razón de una decena de aparatos al año, la crisis ha traído consigo un replanteamiento del concepto de la aviación privada. El jet ha dejado de ser patrimonio exclusivo de un particular y se ha convertido en un instrumento de trabajo de las grandes empresas. En otras palabras, que lo que hasta hace unos pocos años era uno de los atributos del poder individual es hoy una herramienta encaminada a maximizar los beneficios corporativos de las compañías.

En ese cambio de concepto ha tenido mucho que ver el creciente protagonismo de las empresas que gestionan los aviones privados. Jorge Capdequí, de Easo Flyers, explica que se trata de una cuestión de aritmética elemental. «Un avión no solo hay que comprarlo, también hay que mantenerlo y pagar a los tripulantes». Capdequí calcula que a los gastos de amortización del aparato –puede llegar a costar hasta 40 millones de euros– hay que sumar un mínimo de 30.000 euros anuales en mantenimiento y otros 20.000 en seguros. «Y todo eso sin contar la tripulación», detalla. Es por ello que la mayor parte de los propietarios han optado por dejar su avión en manos de una empresa especializada que asume las tareas de mantenimiento y se encarga además de la tripulación. Cuando el cliente demanda una aeronave, la empresa le proporciona la que mejor se ajusta a sus necesidades con independencia de su titularidad. «No es lo mismo viajar a una capital europea que volar a Estados Unidos o a China, así que ponemos a su disposición el aparato más adecuado al trayecto o al número de pasajeros», explica el directivo de Gestair, compañía que gestiona una flota de 22 aviones privados.

El jet es un valor al alza gracias al empuje de las economías emergentes –se estima por ejemplo que el parque aeronáutico privado de China se va a multiplicar por



1



2



3

Jett Clipper Ella

1. Julio Iglesias compró hace cinco años el jet más moderno, rápido y de más autonomía que existía en el mercado. Es de color beige, su favorito.

2. Morgan Freeman suele pilotar su propio avión. El año pasado vino en su jet a España para promover 'Invictus'.

3. John Travolta no tiene uno sino cinco aviones que pilota él mismo.

OTROS FAMOSOS CON AVIÓN PROPIO

Bill Gates. Su avión es capaz de viajar desde Nueva York a Tokio (casi once mil kilómetros) sin escalas.

Harrison Ford. Su CJ3 puede llevar a seis personas a lo largo de 3.500 kilómetros.

Michael Schumacher. Tiene un Falcon 2000EX con el que le evacuaron hace un par de años de Cartagena, tras un accidente de moto.

Brad Pitt. Usó su avión (bajo estas líneas) para visitar en Avilés el Centro Niemeyer.



diez de aquí a 2020– y la oferta es cada vez más amplia. El aparato más sencillo, un Cessna Citation, cuesta a partir de unos 4 millones de euros. Al otro extremo de la horquilla de precios se sitúan aviones como el Gulfstream 650, el Global Express XLS y el Falcon 7X, susceptibles de sobrepasar los 50 millones. El Falcon, fabricado por la empresa francesa Dassault, viene a ser el Rolls Royce de los jets y es utilizado por numerosos jefes de estado, entre ellos la Casa Real y el Gobierno españoles. Otorga un plus de seguridad porque está equipado con tres moto-

res en vez de los dos habituales y su versión superior, el 7X, es el medio de transporte habitual de los mandamases de la Fórmula Uno y de directivos de empresas como Shell, Rolex o Volkswagen.

Enlaces imposibles

Contratar un vuelo en avión privado solo está al alcance de las economías más pudientes. Desde Gestair apuntan que las tarifas pueden oscilar entre los 2.400 y los 7.500 euros la hora. ¿Compensa pagar semejante dinero? «Es cuestión de hacer números, pero teniendo en cuenta lo que vale el tiempo de algunos directivos llegas a la conclusión de que a sus empresas les sale más rentable moverlos así que tenerlos parados en cualquier cola de un aeropuerto a la espera de un vuelo comercial». Además de no perder tiempo, el jet permite realizar combinaciones imposibles en las aerolíneas generalistas. «Algunos viajes con escalas que se hacen en un mismo día durarían tres o cuatro días si se hiciesen en línea regular», asegura el directivo de Gestair, que apunta que empieza a ser común que contratos de proyectos que se ejecutan en el extranjero incorporen los gastos de transporte en jet como un capítulo más del presupuesto.

El ahorro de tiempo no es la única ventaja de las aeronaves privadas. Quienes viajan en ellas están libres de la tiranía que muchos aeropuertos ejercen sobre los usuarios de las aerolíneas convencionales. Existen terminales especiales dotadas de todas las comodidades en las que los farragosos trámites que tienen que soportar los demás pasajeros se solventan en un plis-plas acompañado siempre de una amable sonrisa. En España la también llamada aviación ejecutiva opera fundamentalmente en el aeropuerto militar de Torrejón y en una terminal específica del Prat barcelonés.

La aviación privada está cada vez más ligada al mundo de las grandes empresas. «Todavía encuentras algún deportista o alguien famoso que contrata un vuelo para irse discretamente de vacaciones, pero eso ha pasado a ser ya la excepción», confirman desde Gestair, que estiman que habría en España entre 350 y 400 empresas que recurren habitualmente a los jets privados para trasladar a sus directivos. La flota aquí se aproximaría al centenar de aparatos, la mitad de ellos bajo la tutela de compañías como Gestair. Los otros cincuenta conforman un panorama empresarial muy fragmentado en el que suele ser común que el propio piloto sea el dueño de la aeronave.