

# Introducción a la Aviación ejecutiva o corporativa

<b>Apellidos, nombre</b>	Mateu Céspedes, José María (jomaces1@tra.upv.es)
<b>Departamento</b>	Departamento de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes
<b>Centro</b>	ETS de Ingeniería del Diseño. Universitat Politècnica de València



## 1 Resumen de las ideas clave

La Aviación ejecutiva o corporativa es una aviación de alto valor, que puede asumir un rol en el transporte de personas cuyo tiempo resulta particularmente valioso. Lejos de la imagen de aviación para ricos, en determinados contextos su empleo puede ser el único justificado desde el punto de vista de la rentabilidad del desplazamiento.

Sí es cierto no obstante que su oferta reúne atributos de especial confort, atención al pasajero, rapidez, etc. que serían inabordables en otros tipos de aviación.

Existen diversas modalidades de acceso a este tipo de aviación que van desde la más onerosa (comprar el avión) hasta el uso esporádico de una aeronave ofrecida por un operador aéreo durante el tiempo que se necesite. Esta última modalidad, la más próxima a lo que podríamos entender por aerotaxi, ofrece toda la flexibilidad del taxi aéreo pagando sólo por las horas de vuelo contratadas.

## 2 Introducción

Entendemos por **Aviación ejecutiva o corporativa** aquella que realizan empresas y aviones dedicados al transporte eficiente, cómodo y seguro de personas en grupos pequeños (1 a 20) entre cualquier origen y destino.

A todos los efectos este tipo de aviación se suele incluir en lo que se denomina **Aviación General**, 'cajón de sastre' que agrupa todo lo que no es Aviación Comercial de pasajeros y mercancía, es decir que además de la Aviación ejecutiva incluye el *handling* aeroportuario, la formación de pilotos y la categoría aún más dispar de 'Otros trabajos aéreos' (los relacionados con fotografía y filmación aérea, publicidad aérea, extinción de incendios, fumigación y siembra de cultivos,...).

Es obvio que la gestión de negocios tan variopintos se aleja de la homogeneidad. Poco tienen que ver negocios en que entran en juego aeronaves tan dispares como las utilizadas en la extinción de incendios y las empleadas en el glamuroso transporte en jets ejecutivos.

En este artículo nos centramos en la aviación ejecutiva o corporativa, y más específicamente en el modelo de negocio tradicional de este tipo de aviación.

## 3 Objetivos

Este artículo señala las características usuales de la conocida como Aviación ejecutiva o corporativa, y la forma más habitual de ofrecerse en el mercado. El lector podrá tras su lectura:

- identificar los elementos que entran en acción a la hora de prestar servicios de aviación ejecutiva,
- describir los atributos de utilidad que el cliente puede encontrar en este tipo de aviación,
- especificar las modalidades más usuales de prestación o acceso al servicio, y
- señalar los elementos que integran el modelo de negocio tradicional implementado por los operadores de este tipo de aviación.

## 4 Desarrollo

### 4.1 Modalidades más habituales en la Aviación ejecutiva

En realidad cabe hablar de varias modalidades de aviación ejecutiva o corporativa:

- La primera ocurre cuando una empresa u organización adquiere o alquila un avión para cubrir sus necesidades de transporte. Hablamos en este caso de **Aviación privada**. La empresa se hace con los servicios de la aeronave como un recurso más para su gestión u operación.

Dado que la compañía que ha comprado el avión se dedica en realidad a cosas muy distintas de la aviación, es habitual que no quiera ocuparse de los aspectos operacionales del aparato, y que recurra a una compañía de aviación que ya cuenta con la oportuna licencia de operador, el equipo técnico y administrativo necesario para la misma, etc. Se establece entonces entre ambas empresas lo que se conoce como **Contrato de Abanderamiento**. El avión resulta abanderado por el operador en cuestión. El negocio principal de algunas empresas de aviación ejecutiva resulta ser el de abanderamiento de aeronaves.

- La segunda modalidad de aviación ejecutiva ocurre cuando un operador aéreo adquiere o alquila una o varias aeronaves para prestar servicios de aviación ejecutiva, aerotaxi, vuelos *charter*, etc.
- Una tercera modalidad ocurre cuando en el contrato de abanderamiento se introduce la posibilidad de que el operador alquile a terceros la aeronave abanderada cuando el propietario no la emplee. Los ingresos se reparten entonces entre ambas partes del acuerdo, y para el propietario estos ingresos pueden representar una ayuda importante a la compra o mantenimiento del avión.
- Otra modalidad es la compra de aeronaves en copropiedad o propiedad fraccionada. Varias empresas se ponen de acuerdo para comprar un avión cuya disponibilidad y gastos se repartirán en función de la parte adquirida, o mediante otro tipo de acuerdo.
- Caben otras fórmulas pero las comentadas son las más habituales.

### 4.2 Elementos que intervienen en la Aviación ejecutiva

Las **aeronaves** empleadas en la aviación ejecutiva ofrecen un excepcional nivel de confort. Su capacidad varía desde sólo cuatro plazas hasta varias decenas. El equipamiento a bordo está especialmente cuidado, incluyendo asientos confortables, mesas de trabajo, cocinas equipadas hasta el último detalle, baños muy completos, etc. En ocasiones se puede hablar incluso de auténtico lujo, con sofás de cuero, camas, pantallas gigantes, baños imponentes,... Los fabricantes de este tipo de aeronaves presumen a menudo de contar con interiores diseñados por reconocidos especialistas, como es el caso de la firma BMW DesignworksUSA, que trabaja entre otros para Embraer o Dassault Aviation.

Entre los fabricantes más reconocidos de jets para la aviación ejecutiva cabe destacar las norteamericanas Cessna o Gulfstream, y la canadiense Bombardier.

En Europa destaca Dassault Aviation. Más recientemente, y dentro de la eclosión de los conocidos como *very light jets*, se han añadido a la lista otros proveedores de este tipo de aeronaves como la brasileña Embraer, Hondajet (con sede central en Estados Unidos).

Hay que matizar que muchos de estas aeronaves alcanzan radios muy reducidos. Los diseñados para radios mayores tienen precios muy elevados.

Modelo:	<b>Gulfstream 650</b>	<b>Falcon 5X</b>	<b>Phenom 100</b>
Fabricante:	Gulfstream Aerospace	Dassault Aviation	Embraer
Plazas:	8 / 18	16	4/6
Alcance:	13.000 Km.	6.000 Km.	2.180 Km.
Imagen:			
Precio:	57 Millones €	40 Millones €	4 Millones €

Tabla 1. Cuadro comparativo de algunos modelos de jets corporativos

Las salas dedicadas al *handling* ejecutivo, o **salas VIP**, tienen un elevado protagonismo en la experiencia de la aviación ejecutiva. Su cometido principal es acoger confortablemente a los pasajeros de la aviación ejecutiva hasta el momento de ser trasladados al avión. La atención en tierra es importante en este tipo de aviación.

Las compañías de aviación ejecutiva disponen de este tipo de salas en los principales aeropuertos en los que operan. Algunas van más allá, como es el caso de TAG Aviation en Londres, donde dispone de un aeropuerto dedicado a este tipo de vuelos (*Farnborough Airport*).



Imagen 1. Aeropuerto de Farnborough



Los principales aeropuertos españoles han incorporado a sus instalaciones terminales o espacios dedicados a este tipo de aviación. El de Valencia, en Manises, fue pionero, al aprovechar el impulso de las infraestructuras alentado por la celebración de la Copa América, en 2007. La terminal se denomina en este caso Terminal de aviación general.

El aeropuerto de Barcelona-El Prat dispone desde 2008 de lo que AENA denomina su Terminal Corporativa. La Terminal está gestionada, mediante adjudicación pública, por dos compañías privadas, la empresa especializada en handling aeroportuario Menzies Aviation, y la empresa líder española en aviación ejecutiva, Gestair. Disponen también de oficina en la Terminal las compañías Execujet, Executive Airlines, General Aviation Services y Euroservices.

Otro elemento importante para el desarrollo de este tipo de aviación es la plataforma para el aparcamiento de jets, a proveer por los aeropuertos. En aeropuertos principales, o con gran volumen de operaciones, esta plataforma suele ser independiente de la destinada a las aeronaves de aviación comercial. La plataforma de Barcelona- El Prat destinada a la aviación ejecutiva está contigua a la Terminal Corporativa, y tiene capacidad para albergar a 42 aeronaves de este tipo, una capacidad ajustada. El aeropuerto de Valencia-Manises dispone de una plataforma mayor, especialmente si se tiene en cuenta su menor demanda. El mayor obstáculo en este aeropuerto para este tipo de aviación es que dicha plataforma y la Terminal de aviación general estén en lados opuestos de la pista de aterrizaje, lo que obliga a los vehículos que deben transportar a los pasajeros a la aeronave a rodear la pista, con recorridos de muchos minutos.

Mayores inconvenientes encontramos no obstante en otros aeropuertos y aeródromos que podrían beneficiarse de que muchas de estas aeronaves requieren pistas de mucha menor longitud que los aviones más grandes. La realidad en estos aeródromos de menor categoría es que no todos ellos disponen de iluminación para la operación nocturna, lo que en invierno limita de manera notable las horas de operación. Sería el caso del aeropuerto de Sabadell, próximo a Barcelona, que se ha promovido con frecuencia para este tipo de aviación.

Cabe hablar finalmente de los operadores de aviación ejecutiva. Comprenderemos mejor su forma de operar conociendo los parámetros más usuales del modelo de negocio tradicional de la aviación ejecutiva.

### **4.3 El modelo de negocio tradicional de la Aviación ejecutiva**

La forma en que la mayoría de las compañías de aviación ejecutiva ofrecen sus servicios se asemeja significativamente a lo que podríamos entender como 'taxi aéreo' (aerotaxi). El cliente (empresa, profesional, institución,...) reserva el vehículo completo por una serie de horas o días, pudiendo disponer de él según sus necesidades. La aeronave se ofrece con todo lo necesario para ofrecer el servicio, desde la tripulación hasta los servicios complementarios necesarios (combustible, *handling* aeroportuario, sala de espera VIP,...).

La empresa ofertante debe estar en disposición de ofrecer todos estos servicios, ya sea con sus propios medios o subcontratando a terceros. El avión puede ser suyo, o alquilado o puede tratarse incluso de un avión de un tercero, con el que la compañía ofertante tiene un acuerdo para explotar la aeronave cuando el dueño no lo utiliza. La titularidad de la aeronave no es en cualquier caso

relevante, o algo que afecte al cliente o usuario final que simplemente la contrata para un vuelo o vuelos determinados.

El presupuesto se confecciona en función de la aeronave seleccionada y el plan de vuelo previsto. El pago, salvo cliente habitual y de confianza, se exige por adelantado, como requisito para la reserva del avión.

La tarifa se suele establecer por horas de vuelo, y es independiente del número de pasajeros. La compañía de aviación ejecutiva suele establecer no obstante una tarifa mínima por día, para asegurarse de que recupera todos los costes en los que incurre, aún en el caso de que el cliente vuele poco. Hay que tener en cuenta que en muchos casos el avión se contrata para llevar al cliente a un único destino no necesariamente lejano, donde el avión va a permanecer estacionado hasta el momento de regresar (en ocasiones buena parte del día).

Dentro del tiempo contratado, el cliente goza de flexibilidad para adaptar sobre la marcha itinerario y agenda, si bien el uso de esta flexibilidad suele tener un carácter muy ocasional. Lo habitual es que el plan de vuelo se ajuste al inicialmente previsto.

La mayoría de las veces el servicio es contratado sólo para uno o dos días.

El número de pasajeros, por otra parte, sólo está limitado por la capacidad del avión contratado. El número medio de pasajeros está entre 2 y 3, aunque la dispersión es importante, partiendo desde los vuelos para un sólo pasajero hasta los vuelos que completan la capacidad de la aeronave. En ocasiones, especialmente cuando el cliente es una empresa y el viaje es a un lugar con el que existe una relación importante, se aprovecha al máximo el vuelo, concentrando tareas y reuniones diversas que obligan a viajar al mismo destino a varios directivos o empleados.



*Imagen 2. Interior de un Legacy 500, de Embraer*

#### **4.4 Atributos de utilidad de la Aviación ejecutiva**

La aviación ejecutiva es una aviación de elevado coste. Aún así, para determinadas necesidades, su uso puede defenderse desde un punto de vista funcional. Imaginemos el caso en que son varios los directivos de una empresa que deben volar a un destino al que no existe vuelo directo. Las escalas de la aviación comercial pueden suponer un importante volumen de horas perdidas en tránsitos y en ajustarse a las horas de los vuelos programados. Las combinaciones de vuelos existentes podrían obligar incluso a estos directivos a pernoctar en el destino o en el aeropuerto de tránsito. Los elevados costes de alojamiento y pasajes de avión podrían entonces justificar la opción del vuelo en avión



ejecutivo, especialmente si se considera el coste de oportunidad de las horas perdidas por los directivos por causa del viaje.

En cualquier caso, el objetivo de reducir coste no es el motivador principal de los vuelos en aviones ejecutivos. Las ventajas de la aviación ejecutiva tiene más que ver con la calidad de vida de los viajeros que con el coste. Las horas desperdiciadas se minimizan, y el pasajero las pasa en lugares muy confortables y excelentemente atendido.

Otros aspectos relacionados con el vuelo son también significativamente de más calidad que los alcanzados por la aviación comercial, incluso en sus mejores versiones (clase *business*, primera clase,...). Para entenderlo basta con seguir el recorrido de un pasajero de aviación ejecutiva desde que llega al aeropuerto:

- El embarque se hace con frecuencia desde una terminal de aviación general o ejecutiva, dotada de plazas de aparcamiento reservadas. De la tarea de aparcar podrá ocuparse, si así lo desea el pasajero, el personal de la empresa de *handling* ejecutivo.
- La sala VIP suele estar dotada de todo tipo de servicios (conexión WI-FI en particular), y el pasajero puede disfrutar de todo tipo de bebidas y consumiciones y de un trato particularmente amable y personalizado.
- A través de los filtros de seguridad de las terminales de aviación general o ejecutiva apenas pasa un puñado de pasajeros cada hora, por lo que las colas son inexistentes.
- El traslado al avión se hace en furgonetas extraordinariamente confortables.
- ...



Imagen 3. Sala VIP en la Terminal de aviación ejecutiva del aeropuerto Adolfo Suárez de Madrid-Barajas

## 4.5 Atención en vuelo

Las compañías de aviación ejecutiva tratan de comercializar sus servicios directamente en las áreas próximas a las bases en que tienen sus aviones posicionados. Al fin y al cabo no son muchos los potenciales clientes de este tipo de aviación.

Para ofrecerse más allá de su zona de cobertura, a clientes que por ejemplo pudieran necesitar de un avión para un tramo de un recorrido mayor, se emplean mediadores (*brokers*) especializados. Uno de los intermediarios más conocidos es Avinode. Este tipo de intermediario suele operar on-line, con un portal en el que los operadores de aviación ejecutiva dan de alta sus aviones y en el que los



potenciales clientes introducen sus vuelos y obtienen las cotizaciones propuestas por los operadores registrados.

Particular interés tienen en según qué zonas la comercialización de las denominadas 'patas vacías' (*empty legs*). Estas patas vacías se producen cuando no hay avión disponible en el aeropuerto del que debe partir el cliente. Los operadores deben añadir entonces un vuelo de posicionamiento, es decir, un vuelo en vacío desde la base del avión al aeropuerto del que quiere partir el cliente. Este tramo en vacío se cobra igualmente al cliente, por lo que el operador puede ofrecerlo en condiciones ventajosas a un tercero. Una situación similar podría producirse al regreso, generando una pata vacía para el retorno del avión a su base, salvo en el caso de que el itinerario del cliente acabe allí (en lugar distinto a aquel del que él partió).

En cualquier caso, la comercialización de este tipo de oportunidades sólo resulta viable en zonas donde los vuelos en aviación ejecutiva alcanzan un volumen significativo.

## 5 Cierre

La Aviación ejecutiva tiene una presencia significativa en países de nuestro entorno. La presencia en España es menor, lo que no evita que un buen número de empresas la valoren y la usen. Más de la mitad de las empresas del IBEX 35, por ejemplo, disponen de uno o más aviones a disposición de sus directivos.

El uso de este tipo de aviación no es exclusivo de las grandes empresas. Muchos profesionales, deportistas e instituciones cuentan con aviones propios o los alquilan para sus desplazamientos profesionales y personales. En un contexto económico expansivo su uso podría crecer de manera significativa.

## 6 Bibliografía

### 6.1 Webs:

[www.tagaviation.com](http://www.tagaviation.com)

[www.gestair.com](http://www.gestair.com)

AENA, Terminal Corporativa de Barcelona:

<http://www.aena.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Barcelona/es/Page/1212128556505/>

[www.avinode.com](http://www.avinode.com)

[www.embraerexecutivejets.com](http://www.embraerexecutivejets.com)

[www.gulfstream.com](http://www.gulfstream.com)

### 6.2 Informes:

Plan estratégico para la aviación general, CDTI, 2018





### 6.3 Noticias en medios:

La aviación ejecutiva renace en España, SAVIA, 03/05/2016

(<http://www.revistasavia.com/economia/la-aviacion-ejecutiva-renace-en-espana/>)

Acceso el 15/06/2016

La aviación ejecutiva vuelve a Barajas tras 10 años de conflicto en Torrejón, Cinco Días, 07/07/2010

([http://cincodias.com/cincodias/2010/07/07/empresas/1278509983\\_850215.html](http://cincodias.com/cincodias/2010/07/07/empresas/1278509983_850215.html))

Acceso el 16/06/2016