

Economía

Panorama

Carlos Bertoméu. Consejero delegado de Air Nostrum-Iberia Regional

“Air Nostrum es la única aerolínea que puede unir Almería con Sevilla”

“El 52% de la ruta con Madrid y el 64% de la de Barcelona paga tarifas inferiores a 60 euros” • “En 12 años hemos visto crecer el mercado de 5 rutas semanales con Madrid a 8 diarias con Madrid, Barcelona y Melilla”

Iván Gómez / ALMERÍA

El consejero delegado de Air Nostrum defiende que la compañía que dirige desde hace 14 años es la mejor candidata para operar el enlace con Sevilla. Bertoméu aplaude que los políticos favorezcan la movilidad de los ciudadanos y cree que la obligación de servicio público para la conexión Sevilla-Almería es un ejemplo de lo que es una preocupación institucional enfocada correctamente.

—Ante la grave crisis que atraviesa el sector de la aviación, la mayoría de grandes compañías han emprendido planes de viabilidad para reducir gastos y rentabilizar al máximo sus destinos. ¿Cuál es la estrategia de Air Nostrum? ¿Han tenido que renunciar a su presencia en alguna comunidad?

—Estamos en un mercado distinto; de tamaño distinto y con unos niveles de precio pagados por nuestros clientes muy inferiores, lo que exi-

SUBVENCIONES

“Lo que no hay que hacer es ayudar con dinero público a generar una competencia artificial”

ge una compañía distinta, con un nivel de operación menor y un coste más bajo por asiento. Air Nostrum ha sido la compañía regional líder en Europa en los últimos diez años y quiere seguirlo siendo. Por eso, llevamos trabajando intensamente varios meses para adecuar nuestra compañía al nuevo escenario. No hay ninguna fórmula mágica para sobrevivir a la que está cayendo, pero desde mi punto de vista, la receta de nuestra viabilidad se sintetiza en tres ideas: operar con una flota menor de aviones más grandes, seguir ofreciendo el mejor producto a nuestros pasajeros —puntualidad, horarios, frecuencias y conexiones— y continuar apostando por los mercados de futuro... Y Andalucía es uno de ellos. Air Nostrum es la única compañía que opera en las 17 comunidades autónomas y la Ciudad Autónoma de Melilla y pensamos seguir operando en ellas. La crisis no llevará por delante nuestra vocación de vertebrar territorios y comunicar a personas.



Una larga trayectoria empresarial

CARLOS BERTOMÉU. En 1990 asume el cargo de director adjunto del programa Executive MBA en el Instituto de Empresa y posteriormente el cargo de director de los programas MBA e International MBA. En 1994 Nefinsa, corporación industrial y financiera diversificada en sectores como materiales de construcción, transporte, etcétera, le llama para hacerse cargo de la Dirección de Inversiones y Desarrollo Estratégico y dentro de la misma le pone a cargo de varios proyectos empresariales como Nefitel del que fue consejero delegado y del lanzamiento de una línea aérea regional, Air Nostrum. Es miembro entre 1999 y 2001 del Consejo de Nefinsa. Pertenece a los consejos de Air Nostrum, Vueling, Exceltur (que agrupa 20 compañías del sector turístico) y varias sociedades financieras. También es miembro del consejo y vicepresidente de la ERA, organización que agrupa a más de 80 compañías de aviación regional en Europa.

—Instituciones y empresarios veían en la llegada de Spanair la mejor opción para abaratar los precios. Su marcha echó por tierra sus planes y los empresarios han planteado que se reúnan para buscar una solución. ¿Hay alguna posibilidad de que se bajen los precios sin que el único perjudicado sea Air Nostrum?

—Yo creo que aquí habría que diferenciar entre instituciones y empresarios. La misión de las instituciones debe ser trabajar por el desarrollo de los territorios e intentar que los aeropuertos sean polos de generación de riqueza. Es bueno que los políticos favorezcan la movilidad de los ciudadanos, y la nueva obligación de servicio público Almería-Sevilla es un buen ejemplo de lo que debe ser una preocupación institucional enfocada correctamente. Ahora bien, lo que no hay que hacer bajo ningún concepto es ayudar, con dinero público, a generar una competencia artificial. Eso, además de ser ilegal, es una aberración absoluta. Si usted tuviese una zapatería en la plaza de su pueblo ¿Le parecería bien que el ayuntamiento emplease el dine-

ro de sus impuestos en dárselos a otra persona para que montase otra zapatería en la misma plaza con menores costes que la suya porque vende zapatos subvencionados? No es justo, ni legal, ni siquiera necesario, porque la gente de su pueblo ya tiene zapatería y la nueva se paga con el dinero de todos. En cuanto a los precios, Air Nostrum tiene tarifas para todos los bolsillos. Cuando entró un competidor en la ruta Almería-Madrid con precios muy agresivos, los usuarios nos continuaron prefiriendo y la compañía abandonó a los pocos meses. Nuestros clientes valoran los precios a la luz de los atributos que les ofrecemos y es indiscutible que el producto de Air Nostrum es el mejor en frecuencias, horarios, puntualidad y conexiones.

—El vuelo entre Almería y Sevilla será una realidad antes de que acabe el año. ¿Está interesado Air Nostrum en quedarse con la concesión de servicio público? ¿Existe la posibilidad de que pongan en marcha alguna otra ruta?

—Tenemos el máximo interés en operar cualquier ruta desde Almería y ese enlace no es una excepción. Creemos firmemente que Air Nostrum es la mejor candidata para operar la ruta Almería-Sevilla. Y no sólo porque seamos la segunda compañía regional europea y nuestra operación se concentre en rutas con distancias medias de entre 400 y 500 kilómetros. Somos la única compañía regional que tiene la infraestructura necesaria para conectar a Almería con el resto del mundo.

