

TRANSPORTES

# Niebla en la pista del medio radio tras la irrupción de las 'low cost'

La viabilidad de compañías tradicionales como Iberia, Lufthansa o Air France pasa por la reestructuración, la supresión de rutas poco rentables y una oferta de precios competitivos

**JAVIER MUNERA**  
 El horizonte se ensombrece para las compañías aéreas tradicionales. Si las empresas *low cost* pueden presumir de beneficios en los últimos años, el panorama es desalentador para el resto de operadores. Al menos en lo que respecta a Europa.

Para seguir la estela de las firmas que revolucionaron el mercado hace unos años, con precios totalmente fuera de mercado, algunas de ellas han tenido que encontrar la manera de reducir costes y ofrecer vuelos a un precio más bajo, como la llegada de Iberia Express.

Según datos de Aena, el tráfico doméstico en nuestro país se ha visto reducido en un 11% durante el primer semestre del año. Con este dato sale al paso la Alianza para la excelencia turística en España, Exceltur, que considera que la subida de las tasas aeroportuarias –de 8,10 a 16,20 euros– en los siete principales aeropuertos nacionales se ha traducido en una caída anual de 2,87 millones de turistas, con unos 1.623 millones de pérdidas en los ingresos.

Dentro de la situación de bonanza que viven las *low cost*, también se están viendo obligadas a tomar decisiones. EasyJet anunció en junio que reducía un 20% su oferta de vuelos con salida en Barajas, y un 7% de su actividad en España al abandonar su base en Madrid. Tal y como recoge el último número de la revista *Iberaviación*, reubicará 310 tripulantes y ocho aviones con sede en la capital en otros aeropuertos.

EasyJet fue una de las primeras aerolíneas que aprovechó internet para la venta de billetes; vendió su

primer asiento en abril de 1998. A diferencia de otras *low cost*, la compañía informa de que opera mayoritariamente en aeropuertos principales.

La compañía irlandesa Ryanair también reducirá el número de vuelos desde Madrid y Barcelona, esgrimiendo la subida de tasas como razón. En total podrían verse afectadas 11 rutas operadas desde El Prat y 24 desde Barajas. De abril a junio de 2012 tuvo un beneficio de 99 millones de euros, un 29% menos que en 2011.

La desaparición de Spanair ha beneficiado a compañías como Vueling, que ha abierto más de 50 rutas en 2012 y ha captado el 60% del tráfico de la aerolínea. La empresa, que ha establecido en El Prat su centro de operaciones, ha obtenido unos beneficios de 7,7 millones de euros, un 115% más que en 2011. Por su parte, Iberia ha incrementado su frecuencia de vuelos con la Islas Canarias, un 19% a Tenerife y un 30% a Gran Canaria respecto a su oferta en 2011.

La razón de la salida al mercado de Iberia Express responde a una realidad: «Si bajas los precios, pierdes dinero. Pero si no lo haces, pierdes clientes» aseguran fuentes de la compañía. Sin embargo, si accedían a reducir costes para ofertar vuelos más baratos lo harían diferenciando su producto de las *low cost*. En este sentido, Iberia Express cuenta con clase Business y clase Turis-

## ALGUNOS NÚMEROS

### 112.214.000 PASAJEROS EN ESPAÑA

Según el Ministerio de Fomento, el número de usuarios de aeropuertos españoles en lo que va de año supone un descenso del 4,2% respecto al mismo periodo de 2011.

### DE 2.002 HORAS A LA SEMANA, A 725

El pasado 23 de agosto entró en vigor el Plan de Eficiencia Aeroportuaria del Ministerio de Fomento. Por él, 19 aeropuertos con menos de 500.000 pasajeros al año bajan su actividad, para reducir en un 50% unos resultados negativos de 70 millones de euros.

### PÉRDIDAS DE 263 MILLONES DE EUROS

Éste es el balance que ha realizado la compañía Iberia durante los seis primeros meses de 2012.

### RECORTE EN PLANTILLAS

Air France ha anunciado la eliminación de 5.122 puestos de trabajo (10,3% de la plantilla) de aquí a finales de 2013. Lufthansa realizará un recorte de 3.500 empleos y retirará 40 aviones de su flota.

ta, nunca opera en aeropuertos secundarios, ofrece salas *vip* a sus clientes y mantiene una puntualidad del 94%. Ésta ha sido la apuesta para el corto y medio radio, donde más se ha visto perjudicada por la entrada de compañías de bajo coste.

«En el radio largo, nuestro mercado principal es América Latina y también allí toca tomar decisiones a corto-medio plazo, pues allí las compañías ofrecen sueldos más bajos», aseguran fuentes de Iberia. Además, estas empresas han dado un salto de calidad importante, al fusionarse entre ellas y ofrecer mejores servicios, como la chilena Lan y la brasileña Tam. «A pesar de que Iberia y Lan son socios de One World, cada compañía vela por sus intereses», añaden.

nombre se denomina al aeropuerto de gran actividad, con conexiones entre los vuelos de corto y medio radio y los de largo.

El *hub* de Iberia es Barajas, concretamente la T4. Ofrece unas 600 frecuencias semanales con 70 destinos intercontinentales. Muy lejos todavía de las 1.700 que ofrece Heathrow, en Londres, y las 1.200 del aeropuerto parisino Charles de Gaulle.

Para intentar situar la T4 de Barajas entre los grandes *hubs* europeos ha puesto en marcha el plan Agora, un proyecto a tres años (2012-2015), cuyo principal objetivo es que al cliente le resulte fácil y cómodo su paso por la terminal.

Para ello, tendrán que revisar, cambiar y mejorar muchos procesos, como la facturación, el embarque o las conexiones, aprovechando los avances tecnológicos, como los agentes virtuales o las máquinas de *check in*. Ya ha instalado un nuevo *software* que permite emitir la tarjeta de embarque y la etiqueta para el equipaje en 30 segundos.

El resto de compañías europeas no ofrece mejores números en sus balances del primer semestre de 2012. La alemana Lufthansa ha declarado 168 millones de euros de pérdidas netas, un 18,4% menos que el año anterior. Air France/KLM reconoce pérdidas por un valor de 1.263 millones de euros, más del doble que en 2011. La aerolínea ha anunciado la reducción de más de 5.000 puestos de trabajo en su plantilla.

Turkish Airlines, una de las compañías que había apostado fuerte por aumentar su presencia en el concierto internacional –se convirtió en la aerolínea oficial del Fútbol Club Barcelona– también arroja balance negativo, aunque algo menor: 13 millones de pérdidas, siete veces más que en el ejercicio anterior.

Tampoco Air Berlin escapa a la desfavorable situación económica que atravesamos, con unas pérdidas de 169 millones de euros, que se traducen en un 2,8% más que en 2011. Cifras similares baraja Alitalia, aunque sus pérdidas de 160 millones de euros suponen un 87% más que el año anterior.

Es más que probable que cuando finalice 2012 se conozca qué compañías van a estar mejor posi-

**Ryanair tuvo 99 millones de beneficios de abril a junio de 2012, un 29% menos que en 2011**

cionadas para aguantar la crisis: «Las que salgan airoosas del negocio este año, lo harán también fortalecidas», según comenta Juan Alberto Martín Mora, subdirector de Alianzas de Iberia en la revista interna de la compañía.

**LA QUIEBRA DE SPANAIR** ha beneficiado a compañías como Vueling, que han absorbido el 60% de su tráfico aéreo. / BERNARDO DÍAZ

