



LÍNEAS AÉREAS

Un nuevo escenario

El alza continuada del precio del petróleo durante todo el año 2005 contrarrestó el aumento de ingresos experimentado por las compañías de red. La aparición de las líneas aéreas de bajo coste añade más incertidumbre al sector

El sector aéreo no se caracteriza por ser tranquilo y estable. Y este 2005 no ha sido una excepción. Si en los últimos años la amenaza terrorista, la guerra en Iraq o la neumonía asiática han sido los protagonistas del sector, este año pasará a la historia como el del primer vuelo del A380, la guerra comercial entre Boeing y Airbus, la suspensión de pagos de Delta y Northwest Airlines, las listas negras, la fuerte caída de los precios y, sobre todo, por la brutal escalada del precio del petróleo.

En España, el protagonismo se lo han llevado el Plan Director de Iberia y sus drásticas medidas de reducción de costes, la venta de Amadeus, el desembarco de Air Europa y Air Plus Comet en China, la guerra de la colocación en Barajas, la consolidación

AUMENTO DE COSTES

La demanda mundial creció un 19,8% pero la escalada del precio del petróleo anuló esta ventaja.

de las aerolíneas de bajo coste y sus polémicas subvenciones, y la puja por las aerolíneas mexicanas.

Cuando parecía que el sector había visto la luz al final del túnel después de tres duros ejercicios, la brutal escalada del petróleo le ha colocado en jaque. En argot futbolístico, se diría que las aerolíneas jugaron como nunca y perdieron como siempre. Esta vez el problema no ha sido la demanda. De hecho, el tráfico mundial creció un 19,8%, lo que disparó los ingresos del sector hasta los 340.000 millones de euros, según IATA. Pero aún, el conjunto de aerolíneas del mundo ha perdido 4.240 millones.

El principal culpable de esta situación es el petróleo, cuya factura ascendió a más de 97.000 millones de dólares. Según IATA, si su precio se hubiera mantenido en 30 dólares, el nivel de 2003,



EL PETRÓLEO NO CESA DE SUBIR

El precio del petróleo en 2005 ha oscilado entre los 55 y 65 euros el barril, lo que ha aumentado los costes de las aerolíneas en entre un 14 y un 18%.



guido por la misma senda. “Ni pasajeros ni compañías pueden seguir soportando el desproporcionado peso de las tasas impuestas por los Gobiernos”, denuncia Enrique Donaire, director general de Iberia. Un problema vinculado al de las subvenciones que reciben las aerolíneas de bajo coste en algunos aeropuertos secundarios, por lo que las grandes aerolíneas han protestado ante la Comisión Europea.

El impacto de ambos factores en la cuenta de resultados de las aerolíneas no se ha hecho esperar. El incremento de los costes, unido a una caída de los ingresos por pasajero, ha repercutido en una reducción de los márgenes y del beneficio respecto a 2004. Es el caso de **Air Europa**, que ha visto cómo el petróleo convertía el beneficio de 20 millones de euros de 2004 en pérdidas de 20,3 millones en 2005.

A **Iberia** no le ha ido mucho mejor, aunque no ha entrado en pérdidas. La aerolínea de bandera tenía previsto cerrar el ejercicio con una caída del resultado de explotación en torno al 40%, hasta los 120 millones de euros. Sólo durante el verano, la época de mayor actividad, la compañía sufrió una reducción del 28,3%. Aunque esta caída se ha visto compensada por la multimillonaria plusvalía de más de 700 millones obtenida con la venta de Amadeus a varios fondos de capital riesgo. Este ingreso extraordinario, y no su propia operativa, es el que le ha permitido elevar un 170% su beneficio neto durante los primeros nueve meses.

Lo mismo le ha ocurrido a **Air France-KLM** y **Lufthansa**, que también ingresaron suculentas plusvalías con la venta del proveedor tecnológico. En el caso de la aerolínea alemana, este dinero le ha servido de ayuda a la hora de afrontar la compra de Swiss.

Crisis de liquidez para las estadounidenses
Pero si el ejercicio no ha sido fácil para las grandes aerolíneas europeas, que ganan dinero aunque en menor medida, las compañías de Estados Unidos no levantan cabeza. En septiembre, otras dos grandes aerolíneas, **Delta Air Lines** y **Northwest**, se acogieron al Artículo 11 de la ley de quiebras (equivalente a una suspensión de pagos). Y al resto no le va mucho mejor. **United Airlines** sigue en suspensión de pagos, al igual que **US Airways**, mientras que **Continental** y **American Airlines**, las únicas con rutas internacionales que han evitado la quiebra, no están tampoco para tirar cohetes. Sólo se salva de la quema **Southwest**, la mayor aerolínea de bajo coste del país, gracias a un aumento de la facturación del 18,8%.

En vez de subir hasta los 57 dólares como media, la cifra de beneficios de las aerolíneas de todo el mundo (45.600 millones de dólares) habría sido mayor que las pérdidas de los últimos cinco años. El problema es que el petróleo ha estado todo el año en cotas entre los 55 y los 65 dólares el barril, lo que ha elevado del 14% al 18% la repercusión del combustible en los costes de las aerolíneas.

En el caso de **Iberia**, la factura del combustible, que se acerca al 20% de sus costes de explotación, se elevó un 30,8% en los nueve primeros meses. Esto impulsó un 3,5% sus costes totales entre enero y septiembre, neutralizando la mejora del 2,4% en sus ingresos operativos de este período. La única opción que han tenido **Iberia**, **British Airways**, **Lufthansa** y **Air France-KLM** ha sido introducir una tasa por combustible revisada al alza a lo largo del año.

Esta situación se ve agravada por un imparable crecimiento de las tasas aeroportuarias en Europa, y especialmente en España. En los aeropuertos de AE-NA, el incremento de estos impuestos se ha disparado un 45% entre 2000 y 2004. Y en 2005 se ha se-

Las compañías ingresaron 340.000 millones de euros y perdieron 4.240 millones de euros.

Las compañías ingresaron 340.000 millones de euros y perdieron 4.240 millones de euros.



✈ Evolución similar a la que en España está teniendo **Spanair** que, tras varios años de pérdidas acumuladas, ha enderezado el rumbo en 2005. La compañía presidida por Gonzalo Pascual triplicó su beneficio de explotación, gracias a un incremento del 11,6% en la facturación y del 17% en su tráfico de pasajeros. Pascual también ha visto cómo sus empresas **Aerolíneas Argentinas**, que prepara su salida a Bolsa, y **Air Pullmantur** encontraban la vía del crecimiento.

Bajo coste, altos ingresos

Para ser precisos, quienes realmente se han salvado de la quema han sido las aerolíneas de bajo coste. Parece que la historia no fuese con Ryanair, Easyjet o Air Berlin, que siguen creciendo por encima del 20% anual. Su estrategia de billetes a precios de autobús en vuelos punto a punto, gracias a prescindir de todos los servicios superfluos, ha conseguido un éxito arrollador: en 1998, estas aerolíneas apenas suponían el 4% del mercado aéreo europeo, mientras que en 2004 ya habían conquistado una cuota del 20,8%. Más de 28 millones de viajeros volaron entre junio de 2004 y mayo de 2005 con **Ryanair**, que ha celebrado su 20 aniversario, mientras que **Easyjet**, fundada en 1996, transportó 27,7 millones. Mientras que Iberia sólo transportó en ese mismo periodo 26,9 millones.

En España el avance aún ha sido mayor que en el resto de Europa y durante 2005 de cada 10 extranjeros que entraron en el país, tres lo hicieron en aerolíneas de bajo coste. En total, 14 millones de viajeros, según la consultora Irea, que elevan su cuota hasta el 35,5%, la segunda en el mercado europeo.

PREFIEREN EL BAJO COSTE

Tres de cada diez extranjeros que entraron en España en 2005 por el aire lo hicieron en líneas de bajo coste.

2005 ha sido el año de la consolidación. Como reconoce la directora de Easyjet en España: "Cerca de siete millones de pasajeros viajan en las rutas españolas de Easyjet". Este *boom* del mercado español se deja notar en tres compañías: **Air Madrid** —que se ha hecho un hueco en los vuelos a Latinoamérica-, **Air Berlin** y **Vueling**. Especialmente relevante es el caso de estas dos últimas compañías. La alemana se ha convertido en la tercera *low cost* de Europa gracias a su *hub* de Palma de Mallorca donde, con un 25% de cuota de mercado, es la mayor aerolínea. La empresa está creciendo a un ritmo del 15% y sólo en los nueve primeros meses del año había facturado 1.080 millones, más que en todo el 2004.

Por su parte, Vueling, filial del grupo Planeta y Apax Partners, se ha confirmado en un año como la primera aerolínea de bajo coste española al superar los 110 millones de euros de facturación. Un crecimiento que se verá reforzado si finalmente Iberia decide reducir su presencia en el barcelonés aeropuerto de El Prat, donde Vueling tiene su base de operaciones. Su presidente, José Miguel Abad, ya ha advertido que pujarán por los *slots* que Iberia abandone.

Polémico Plan Director de Iberia

Algo que podría ocurrir próximamente, pues una de las intenciones de Iberia es reducir al mínimo todas las operaciones de corto y medio radio que no pasen por Madrid, poniendo así fin a una red de rutas punto a punto que ha dejado de ser rentable por la competencia de las *low cost*. Ésta es una de las medidas contempladas en el polémico Plan Director 2006-2008. Para hacer frente al órdago del bajo coste, la aerolínea reducirá un 17,6% sus vuelos en Es-

pañía hasta 2008 para centrarse en las rutas de larga distancia, fundamentalmente a Latinoamérica, donde concentra el grueso de sus ingresos (más de 1.100 millones). Aunque su tradicional liderazgo en esta ruta, donde tiene una cuota del 17,5%, se ha visto amenazado últimamente por Air France-KLM.

Esta medida irá acompañada por duros planes de ajuste para reducir costes. "Nuestro diferencial de costes entre los mercados domésticos y europeo con Ryanair y Easyjet es del 30%. Aunque podemos soportar un diferencial del 15% gracias a nuestra

marca y nuestra red de largo recorrido, tendremos que rebajar entre un 10% y un 15% para competir en igualdad de condiciones", reconoce Ángel Mullor, consejero delegado de Iberia. De momento, desde enero aplica un recargo de 15 euros por cada billete emitido en papel para fomentar el *e-ticket*.

"Más productividad, más ingresos y menores costes" son las consignas de un Plan Director con el que Iberia prevé elevar el margen de beneficios en 600 millones de euros en 2008. Para ello, la compañía, en línea con sus homólogas americanas y europeas, quiere incrementar la productividad de la flota —más horas de vuelo y menos tiempo de escalas— y recortar los costes laborales. En este sentido, la compañía reducirá su plantilla un 9% hasta situarla en 22.136 empleados a finales de 2008, y congelará los salarios de los trabajadores. Para reducir costes, la compañía también se plantea firmar acuerdos de *wet lease*, como el que suscribió con Iberworld para la subcontratación de un avión con tripulación.

Incluso ha barajado la posibilidad de crear una segunda compañía de bajo coste que opere en España. Además, Iberia está estudiando ofertas de grupos de inversores para que participe como accionista en tres compañías de bajo coste españolas de próxima creación, con sede en Cataluña y Bilbao.

El 2005 también pasará a la historia como el del desembarco español en China. A principios de año, Air Europa y Air Plus Comet se convirtieron en las primeras empresas españolas en conectar Madrid con Pekín y Shangai. Una ofensiva que disparó los

EXPANSIÓN EN RUTAS LARGAS

Air Europa competirá con Iberia en Latinoamérica y Europa del Este mientras Spanair ha optado por el norte de África y Escandinavia para su expansión internacional.



viajes durante la temporada estival. Sin embargo con el paso de los meses, el tráfico aéreo entre España y China ha caído en picado. Esto ha obligado a que ambas empresas decidieran operar estos vuelos en código compartido desde principios de enero.

Sin embargo, este contrat tiempo no ha frenado las ansias de expansión internacional de ambas empresas. Así por ejemplo, **Air Europa** está reforzando su expansión en Latinoamérica y Europa del Este. La compañía, que este año pasará a formar parte de la alianza Skyteam, participa en la puja por las aerolíneas Aeroméxico y Mexicana de Aviación. Para participar en la puja firmó una alianza con un grupo local, llamado Los Ángeles.

Su rival **Spanair** también ha estado trabajando en su expansión en Latinoamérica. Diseñó un plan para retomar las operaciones de largo radio, suspendidas tras los atentados del 11 de septiembre de 2001. Sin embargo, a última hora el grupo escandinavo SAS, propietario del 94,9% del capital de Spanair, ha cerrado la puerta a que Spanair vuelva a competir con Iberia en Latinoamérica, el mercado más rentable, menos saturado y con mayor potencial de crecimiento para una aerolínea española.

La aerolínea escandinava ha optado por el norte de África como nueva área de expansión para su filial española. Esta estrategia se verá completada por un incremento de las rutas domésticas. Spanair abrirá rutas punto a punto desde ciudades como Málaga, Alicante y Palma de Mallorca a los países escandinavos. "En 2006, y debido a la saturación de *slots* (derechos de despegue y aterrizaje) en el aeropuerto de Barajas, vamos a centrarnos en las rutas transversales y en conexiones desde varios puntos de España con Escandinavia", sostienen desde la segunda aerolínea española, que continúa con su particular pulso con Aena por recuperar su ubicación inicial en la nueva Terminal de Barajas.

Airbus frente a Boeing

Este aeropuerto será en los próximos años protagonista de la irrupción del A-380, el mayor avión del mundo. El superjumbo de Airbus, con capacidad para casi 600 pasajeros, despegó en 2005 destinado a revolucionar la aviación comercial durante las próximas décadas, al tiempo que contribuye a afianzar al fabricante europeo en cabeza del mercado aeronáutico. De hecho, el revolucionario avión es uno de los artífices del éxito de Airbus durante los dos últimos años, en los que ha superado por primera vez a Boeing tanto en entregas como en pedidos.

Este cambio de papeles ha contribuido a agravar las de por sí tensas relaciones entre ambos fabricantes, cuya pugna ha dado el salto a la escena política. Durante 2005, el Gobierno de Estados Unidos y la Unión Europea han chocado en el recurrente debate sobre las ayudas estatales que reciben Boeing y Airbus y han denunciado mutuamente ante la OMC que los préstamos son ilegales. ■

El Plan Director de Iberia 2006-2008 prevé elevar el margen de beneficios en 600 millones de euros