



Iberia pone en marcha su línea de bajo coste

Iberia junto a Quercus, Grupo Iberostar, Air Nostrum y el Grupo Cobra han creado una aerolínea de bajo coste con su base de operaciones en Barcelona

Es una moda. Van a durar dos días". Era frecuente oír frases de este tipo hace cinco años referidas al entonces incipiente fenómeno de las *low cost*. Sin embargo, el tiempo les ha quitado la razón. Aerolíneas como Ryanair, Easyjet, Air Berlin o Vueling ahí siguen, con más fuerza si cabe y convertidas en algo más que una molesta piedrecita en los mocos de Iberia, British Airways, Lufthansa, ... Se han convertido en un *boom* que amenaza el status quo de unas compañías acostumbradas a operar durante décadas en régimen de monopolio nacional, política de altos precios y numerosos privilegios.

Y para hacer frente a ese *boom*, y sus vuelos a precios de autobús, de nada servía esgrimir la calidad de su servicio a bordo. En Velázquez, aunque tarde, se dieron cuenta de ello y cambiaron el discurso, en la misma medida que adoptaban determinadas políticas implantadas con éxito por las *low cost*, tendentes al ahorro de costes en toda la cadena de valor.

SOCIOS CAPACITADOS

En la nueva aerolínea convivirá la experiencia de Iberia, Air Nostrum, Grupo Iberostar o ACS, incorporada recientemente al handling aeroportuario.

Así, la compañía presidida por Fernando Conte redujo el servicio gratuito, los intermediarios, estimuló la venta por Internet y puso en marcha agresivas campañas de marketing, etc. Esto ha ayudado a reducir los precios de los billetes, confundiendo en muchos casos con los de las *low cost*, pero no a parar el avance de unas compañías que se han hecho con el 15% del mercado europeo y que han terminado por hacerle sombra en rutas en las que antes era dueña y señora, y en el resto le han reducido los márgenes.

Competir con sus mismas armas

Una situación que ha agotado la paciencia de los directivos de Iberia y hayan decidido que la solución es competir con ellas a pecho descubierto y con sus mismas armas. Eso sí, no directamente sino a través de una filial de bajo coste. Un proyecto que estaba sobre la mesa del Consejo de Iberia desde hace año y medio y que ha despegado por fin el pasado mes de abril, curiosamente pocos días después

de que su principal promotor, Ángel Mullor, presentase la dimisión como consejero delegado.

Sin embargo, la aerolínea, cuyo nombre está aún por determinar, no comenzará a operar hasta el próximo mes de octubre, coincidiendo con el fin de la temporada de verano, y tendrá su base de operaciones en Barcelona. Contará inicialmente con cinco aviones que tendrán su base de operaciones en el aeropuerto de El Prat. Una elección muy meditada. Por una parte, hay motivos políticos detrás de la decisión de Iberia de asentar esta compañía en la Ciudad Condal. La Generalitat de Cataluña y el Gobierno, sobre todo a través del ministro de Industria, José Montilla, a su vez secretario general del PSC, han presionado bastante a la dirección de Iberia para que la futura compañía tuviese su hub en Barcelona. De este modo, se compensaría la drástica reducción de actividad que va a sufrir El Prat por la decisión de Iberia, dentro del Plan Director, de cerrar todas sus rutas no rentables centralizando la actividad en la nueva T-4 de Barajas.

Barcelona, capital de las *low cost*

Este tema ha pesado y mucho. Pero más el hecho de que Barcelona, en menos de un lustro, se haya convertido en la capital española de las *low cost*. Un fenómeno que ha adquirido especial importancia en El Prat y Cataluña. Sky Europe, con vuelos al Este de Europa; EasyJet, con muchas conexiones con el Reino Unido; Ryanair, que comercializa Girona con el atractivo slogan de "Barcelona Norte"; la catalana Vueling, participada por Planeta y el fondo de capital riesgo Apax Partners, y Air Berlin, que tiene vuelos directos con Alemania y otras ciudades del norte, son las principales, pero no las únicas. En los últimos años, aerolíneas como Maersk Air (Dinamarca), Virgin Express (Bélgica) o German Wings, entre las 17 aerolíneas de estas características, se han hecho con un trozo nada despreciable del mercado. Estas compañías ya suponen el 44% de los vuelos en el aeropuerto catalán, frente al 8% en Madrid. Según datos del Instituto de Estudios Turísticos, Cataluña era la comunidad de destino del 27% de los pasajeros que aterrizaron en España a bordo de una compañía de bajo coste en los tres primeros meses del año. En ese periodo, circularon por el aeropuerto de El Prat 440.000 pasajeros gracias a estas aerolíneas (con un crecimiento interanual del 15,7%). A esta cifra hay que sumar los 329.000 que pasaron por el aeropuerto de Girona con Ryanair. De este modo, se esperan superar los 4 millones de pasajeros que el pasado año volaron a Cataluña en aerolíneas de bajo coste.

BASE EN BARCELONA

La aerolínea tendrá su base de operaciones en El Prat y se administrará de forma autónoma e independiente, tanto para abrir rutas como al pedir slots o gestionar la flota.



Con estos datos puede explicarse la intención de Iberia de competir en la capital catalana con las armas típicas de Ryanair, Easyjet o Vueling antes que con su clásico modelo de aerolínea de red. Pero no sólo en Barcelona, también en el resto de España, donde el bajo coste se ha hecho ya con un 30% del mercado. Sólo en el primer trimestre aumentaron su tráfico un 9,2%, hasta los 3,06 millones, frente a la caída de las compañías tradicionales cuyo tráfico cayó un 0,1%, hasta los 7 millones. Y lo peor está por llegar, pues Ryanair ha anunciado que en 2007 prevé iniciar sus operaciones nacionales en España, mientras que Easyjet negocia crear una base de operaciones para el sur de Europa en las terminales más antiguas de Barajas, ahora infrautilizadas, y Vueling ampliará rutas desde la T-4. Un horizonte nada alentador ante el que la única solución, como había repetido Mullor en varias ocasiones, es luchar con sus mismas armas. "Las empresas de bajo coste son el gran enemigo de Iberia. Para poder competir con ellas necesitamos su misma estructura", afirmaba Mullor. Y desde el mercado la situación se ve de igual forma. "Se trata de un movimiento evidentemente defensivo para recuperar lo perdido ante empresas como EasyJet", reconocían al diario Expansión responsables de Renta 4 nada más anunciarse el lanzamiento de la filial de bajo coste. Para los analistas, la participación en este proyecto, al que aporta su conocimiento del negocio aéreo, permitirá a Iberia frenar la irrupción de las operadoras de bajo coste y compensar en alguna medida su reducción de oferta en rutas domésticas.

Los riesgos son elevados, por eso Iberia ha marcado distancias con su filial



Pero no todo son ventajas. Los riesgos son elevados. Se trata de una operación con muy pocos precedentes en la industria aérea internacional, la mayoría de ellos fallidos. Principalmente por la “contaminación” y canibalización de su negocio tradicional por parte de la compañía de bajo coste.

Aprender de las experiencias de otras aerolíneas

Para evitar que la historia se vuelva a repetir, Iberia ha marcado distancias con su filial desde el primer momento, siguiendo el ejemplo de Lufthansa, que creó Germanwings con otros socios reservándose el control mayoritario y está cumpliendo sus objetivos. Eso mismo es lo que ha realizado la empresa española, que ha dado entrada en el proyecto a otros cuatro socios: Quercus, que es una sociedad financiera constituida hace dos años por la familia Carulla con un fondo de 200 millones de euros; el Grupo Iberostar, de la familia Fluxà, uno de los mayores grupos turísticos españoles con vínculos tradicionales con Iberia; la familia Serratosa, propietaria de Air Nostrum, la compañía aérea regional que opera bajo franquicia de Iberia, y ACS, la todopoderosa constructora presidida por Florentino Pérez, que lo hace a través del Grupo Cobra, y, según las malas lenguas, en sustitución de Caixa Catalunya, vista con malos ojos por algunos de los accionistas financieros de Iberia. Relevante es la presencia de los Serratosa, propietarios de Air Nostrum, que queda al margen del proyecto, y ACS, la mayor constructora española, con presencia en el handling aeroportuario. ■

1/2 Pág. vertical a sangre

122x290 mm

(+ sangre, mínimo 3 mm.)