



Las compañías aéreas de bajo coste se encaminan, a su particular velocidad de cruce, hacia una agitada zona de turbulencias, de la que no todas saldrán indemnes. Mientras se adentran en un complicado escenario de sobreoferta y ralentización de la demanda —a lo que hay que sumar las presiones sobre su estructura de costes debido al nuevo encarecimiento del crudo—, las *low cost* europeas y españolas han desencadenado una nueva guerra de promociones, descuentos y rebaja de tarifas con el objetivo de aumentar, a toda costa, sus volúmenes de tráfico y mantener sus factores de ocupación, verdadero *leit motiv* de un sector que, a diferencia de las aerolíneas tradicionales, no conoce la gestión dinámica de la oferta ni siquiera en tiempos de crisis. Aunque Ryanair ha anunciado ya que durante la temporada de invierno dejará aviones aparcados en tierra.

Descenso esperado
Aunque los resultados a fin de año se esperan buenos, la fuerte competencia augura la pérdida de beneficios y clientes.

En una suerte de determinismo biológico-industrial, estas compañías llevan grabadas en su ADN una estrategia darwiniana de supervivencia indisolublemente ligada a un patrón incesante de crecimiento, que se enfrenta ahora a una verdadera prueba de fuego. El primero en hacer saltar las alarmas fue Michael O’Leary, presidente de Ryanair, la primera *low cost* europea. A mediados del mes de junio, O’Leary desató una ola de nerviosismo en la industria tras pronosticar, por segunda vez en el mismo mes, un invierno muy complicado para el sector de vuelos baratos.

“Esperamos un fuerte descenso en los próximos doce meses, únicamente no sabemos qué va a causarlo”, explicó el polémico directivo, cuyas declaraciones provocaron un derrumbe bursátil en la cotización de las compañías de bajo coste. Al margen de la particular debacle de los títulos de Vueling hasta casi un tercio de su valor —en la



Radiografía del bajo coste

Turbulencias en el horizonte del bajo precio

La sobreoferta y la ralentización de la demanda, junto a la subida de costes, amenazan el crecimiento de las aerolíneas 'low cost', cuya única trayectoria hasta ahora ha sido la expansión geográfica y numérica hasta la extinción. En España, un 36% de los viajeros que entran en el país ya eligen una de estas compañías y las más importantes han anunciado apertura de nuevas bases y rutas para el otoño.

que han influido problemas internos y una sobrevaloración inicial que se ha ido diluyendo conforme la aerolínea no cumplía las expectativas del mercado—, la cotización de estos operadores ha registrado un brusco desplome en los últimos meses. La valoración de compañías como Ryanair, Easyjet o Air Berlin se encontraba, a finales de julio, muy por debajo de los máximos anuales que alcanzaron a finales del mes de abril.

Frente a un crecimiento interanual del 65% en la oferta de vuelos entre enero y mayo de 2007, el aumento del tráfico en ese periodo se limitó al 32%

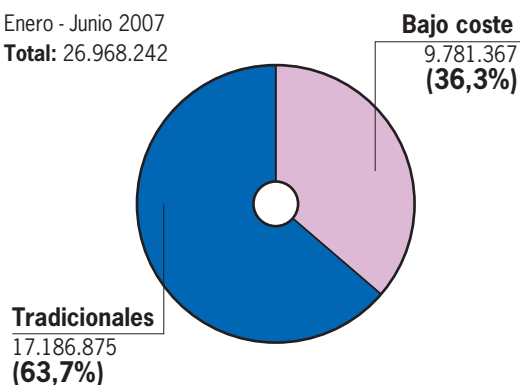
Tras las declaraciones de O'Leary, muchos quisieron pensar que sus advertencias hacían referencia únicamente a los problemas de la demanda en el mercado británico, afectado por el incremento de las tasas en los aeropuertos del Reino Unido y las subidas de tipos de interés. No obstante, los augurios sobre negros horizontes para el sector aterrizaron semanas después en España de boca de Alex Cruz, director general de Clickair. Haciendo un repaso a los primeros meses de 2007, Cruz desveló a finales de julio la existencia de serios desajustes en el mercado nacional de vuelos baratos: frente a un crecimiento interanual del 65% en la oferta de vuelos entre enero y mayo, el aumento del tráfico en ese mismo periodo se limitó al 32%, cubriendo menos de la mitad de las nuevas plazas ofertadas.

“Va a haber lloros y problemas, especialmente para aquellas compañías que no tengan sus costes ajustados”, alertó ►



ENTRADA DE PASAJEROS EN ESPAÑA de Europa según tipo de compañía aérea

Enero - Junio 2007
Total: 26.968.242



► el primer ejecutivo de Clickair, aerolínea impulsada por Iberia que ya se ha situado por delante de Vueling como primera *low cost* en el aeropuerto de El Prat. “Lo peor de todo es que la sobreoferta va a continuar. Easyjet y Ryanair van a seguir metiendo aviones en el mercado y algunos no van a poder llenar sus aviones como preveían”, añadió. “El sector aéreo está en plena metamorfosis”, señala Carlos Muñoz, consejero delegado de Vueling. A pesar de que la *low cost* catalana ha sido uno de los grupos más castigados en Bolsa durante los últimos meses –afectado especialmente por la precipitada salida de Apax Partners de su capital–, Muñoz es algo más optimista respecto a las condiciones del mercado. No en vano su tasa de ocupación llegó al 72,1% en los siete primeros meses del año. “Es cierto que Ryanair ha advertido sobre un empeoramiento de las condiciones para el sector, pero el mercado del sur de Europa, donde opera Vueling, está mucho menos maduro que el británico”, explica.

Tarifas cada vez más reducidas

En los últimos años la frenética actividad de las aerolíneas de bajo coste ha afectado de lleno a las compañías aéreas tradicionales. El problema para estos nuevos operadores es que, a partir de ahora y de forma creciente, van a trasladar su tradicional guerra competitiva frente a las grandes compañías de red a una inédita contienda fratricida, donde sólo las más fuertes sobrevivirán. La nueva batalla de precios que desencadenó en junio Ryanair, concretada en una oferta de tres millones de asientos a 10 libras (14,8 euros), incluidas tasas e impuestos, no estaba destinada únicamente a aumentar su tráfico de pasajeros, sino también a expulsar del mercado a los operadores que no puedan competir en un escenario de tarifas cada vez más reducidas.

Las ‘low cost’ van a trasladar su tradicional guerra competitiva frente a las grandes compañías a una contienda fratricida, donde sólo las más fuertes sobrevivirán

El mercado español

España es el segundo país con mayor índice de penetración de ‘low cost’, tras el Reino Unido. Estas aerolíneas transportaron en el primer semestre del año a 9,7 millones de pasajeros en vuelos desde Europa a España.

El índice de penetración de las compañías de bajo coste en el mercado español –segundo en el continente para la industria *low cost* por detrás del británico– alcanzó en junio el umbral del 25%, nueve puntos porcentuales por encima de la media europea, según las estadísticas de Eurocontrol. En los vuelos de Europa a España, estas aerolíneas transportaron en la primera mitad del año a 9,7 millones de pasajeros, lo que representa un crecimiento interanual del 22,3% y sitúa su cuota de mercado en el 36,3%, según los datos manejados por el Instituto de Estudios Turísticos. Estos registros, que no computan el tráfico de los vuelos domésticos, contrastan con los obtenidos por las aerolíneas tradicionales, cuyo número de pasajeros entre España y Europa sufrió en los seis primeros meses del año una caída del 0,2%, hasta 17,1 millones de viajeros.

Según un informe elaborado por el banco de inversión Goldman Sachs, “España es el mercado doméstico más competitivo de Europa y la competencia sólo puede intensificarse a partir de ahora, teniendo en cuenta los planes de Ryanair e Easyjet de lanzar vuelos domésticos, a lo que habrá que sumar la expansión del tren de alta velocidad”. La entidad financiera considera que el crecimiento adicional de vuelos domésticos en el tercer trimestre del año, el de más alta actividad para la industria, será del 12%, tasa que alcanzará el 20% en los vuelos entre España y Europa. “Esto es una verdadera sacudida e inevitablemente llevará a una reducción de tarifas”, explica Goldman Sachs.

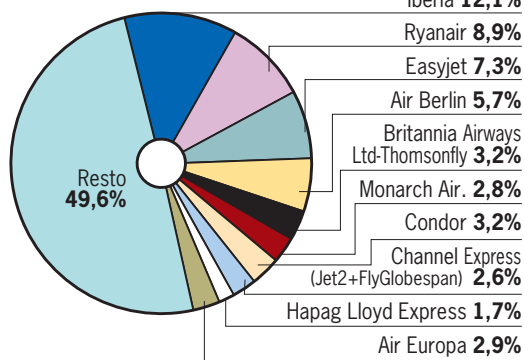
“Aunque Iberia está reduciendo su capacidad en el mercado doméstico, está siendo reemplazada por Clickair y Spanair sigue creciendo agresivamente. No es sólo que la sobreoferta sea ya significativa, es que está procediendo mayoritariamente de los operadores de bajo coste. Con los aeropuertos de Barajas y El Prat en plena expansión, esperamos una situación desfavorable, a lo que habrá que sumar un desplazamiento hacia otros aeropuertos una vez esté en marcha el tren de alta velocidad”, prevé el banco de inversión.

Otro otoño caliente

A pesar de las severas predicciones que acechan sobre la industria, las compañías aéreas de bajo coste continúan diseminando nuevas bases de operaciones por todos los

ENTRADA DE PASAJEROS EN ESPAÑA de Europa según línea aérea

Enero - Junio 2007



Fuente: IET

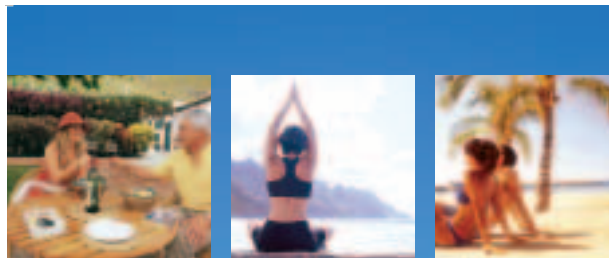
Ryanair, EasyJet y Air Berlin se consolidan como las aerolíneas de bajo coste que más pasajeros transportan gracias a un gran marketing y amplitud de rutas

rincones de Europa, incluidos los de España, un país que, debido a la madurez del producto alcanzada en Reino Unido, se ha convertido en el gran foco de propagación de las *low cost* en Europa. La temporada de otoño-invierno, que comienza a finales del mes de octubre, va a representar un nuevo hito en la apuesta de estas compañías por el mercado español.

La primera en abrir fuego ha sido Vueling. A mediados de julio, la aerolínea anunció que en octubre abrirá en Sevilla su cuarta base de operaciones, que se suma a las ya existentes en Barcelona, Madrid y París-Charles de Gaulle. Debido a la saturación de vuelos baratos que comienza a registrar el aeropuerto de El Prat, Vueling ha decidido diversificar geográficamente su estrategia y desplazar gradualmente su principal centro operativo de la Ciudad Condal a Barajas, aeropuerto que, gracias a la apertura de la Terminal 4, ha registrado un incremento del 185% en los vuelos de bajo coste durante los seis primeros meses del año. La apertura, a finales del pasado año, de bases de operaciones de Vueling, Easyjet y Ryanair elevó la cuota de mercado de las *low cost* en este aeropuerto del 5% al 15% en la primera mitad de 2007, y va camino de superar rápidamente la media española, que se sitúa en el 25%.

Vueling prevé cerrar el ejercicio con un tráfico de 6,1 millones de pasajeros, un 74% más que en 2006, si bien existen ciertas dudas sobre su capacidad de cumplir sus previsiones sobre beneficios para 2007.

Con apenas un año de vida, su competidora Clickair contempla acabar 2007 con un tráfico de 4,5 millones de pasajeros. La compañía, que ya ha conseguido situarse como tercer operador en el Prat después de Iberia y Ryanair, ha lanzado recientemente una ofensiva en el mercado italiano con la apertura de seis rutas entre Barcelona y el país transalpino, y se prepara para asumir, tras la temporada ▶



Paisajes familiares

Formaciones naturales y colores caprichosos que recuerdan paisajes de otros rincones del planeta.

Tienes una cita. Una excursión familiar para conocer una isla única.



Infoturismo Tenerife
902 00 31 21

www.webtenerife.com



➤ estival, todas las operaciones de Iberia en las Islas Baleares. Dado su vertiginoso ritmo de crecimiento, Clickair ve “inevitable” la apertura a principios de 2008 de una segunda base, para lo cual baraja los aeropuertos de Sevilla, Coruña o Valencia.

Otra compañía que está preparando la apertura de una nueva base en nuestro país para este invierno es Ryanair, que ya cuenta con sedes operativas en Girona y Madrid. La aerolínea irlandesa, que cerrará el ejercicio con nueve millones de pasajeros en España, barajaba diversas candidaturas para su nueva base hasta que el pasado mes de agosto anunció la apertura de dos centros de operaciones en los aeropuertos de Alicante y Valencia, sumando así cuatro bases operativas en España.

Ryanair ha elaborado un plan de acción hasta el año 2012, que contempla cerrar ese ejercicio con 18 millones de pasajeros transportados en España, el doble que en 2007. Para cumplir con esos objetivos, según señalan fuentes

La venta de Iberia y Spanair podría conducir a una racionalización de la capacidad en el mercado español, según el banco de inversión Goldman Sachs

Desplome bursátil

La cotización de compañías como Ryanair, Easyjet o Air Berlin se encontraba, a finales de julio, muy por debajo de los máximos anuales alcanzados por todas a finales del mes de abril.

del sector, la *low cost* irlandesa tendría que abrir cuatro o cinco bases de operaciones.

Easyjet estimó su beneficio bruto a final de año entre 266 y 285 millones de euros, un 50% más que el año anterior, que fue de 190 millones de euros. Al igual que sus competidoras, Easyjet está estudiando ubicación para su segunda sede operativa en España, que se sumará a la de Madrid-Barajas, donde en octubre situará dos nuevos aviones permanentes, elevando a seis aparatos la flota con la que opera en la capital española. “Easyjet no sólo es la primera *low cost* en Madrid, sino que ya se ha posicionado como la cuarta compañía aérea por volumen total de pasajeros, entre tradicionales y bajo coste”, explican en la compañía. Los aeropuertos candidatos para la próxima sede operativa del grupo británico en España son Málaga, Palma de Mallorca, Barcelona y Alicante.

¿Concentración?

Existen otras variables que pueden incidir en la evolución a corto y medio plazo del negocio de los operadores de bajo coste. El encarecimiento del precio del petróleo, que a finales de julio volvió a alcanzar los 77 dólares por barril, amenaza con provocar un aterrizaje brusco de toda la industria aérea, incluidas las aerolíneas *low cost*, a pesar de las políticas de cobertura del precio del combustible y el debilitamiento del dólar.

Rutas domésticas operadas por aerolíneas de bajo coste

LCG		
A CORUÑA → BARCELONA	Clickair	
A CORUÑA → MADRID	Easyjet	
A CORUÑA → SEVILLA	Clickair	
ALC		
ALICANTE → BILBAO	Air Berlin	
ALICANTE → JEREZ	Air Berlin	
ALICANTE → PALMA DE MALLORCA	Air Berlin	
ALICANTE → SANTIAGO	Air Berlin	
ALICANTE → SEVILLA	Air Berlin	
BCN		
BARCELONA → A CORUÑA	Clickair	
BARCELONA → ALICANTE	Vueling	
BARCELONA → BILBAO	Vueling	
BARCELONA → GRANADA	Clickair y Vueling	
BARCELONA → IBIZA	Vueling	
BARCELONA → JEREZ	Clickair y Vueling	
BARCELONA → MADRID	Vueling	
BARCELONA → MÁLAGA	Clickair y Vueling	
BARCELONA → MENORCA	Vueling	
BARCELONA → PALMA DE MALLORCA	Vueling	
BARCELONA → SANTIAGO	Clickair y Vueling	
BARCELONA → SEVILLA	Clickair y Vueling	
BARCELONA → VALENCIA	Clickair y Vueling	
BARCELONA → VIGO	Clickair	
BIO		
BILBAO → BARCELONA	Vueling	
BILBAO → MÁLAGA	Clickair y Vueling	
BILBAO → SEVILLA	Vueling	
FUE		
FUERTEVENTURA → GIRONA	Ryanair	

FUERTEVENTURA → LAS PALMAS	TUIfly
GRO	
GIRONA → FUERTEVENTURA	Ryanair
GIRONA → GRANADA	Ryanair (desde noviembre)
GIRONA → MADRID	Ryanair (desde octubre)
GIRONA → TENERIFE	Ryanair (desde octubre)
GRX	
GRANADA → BARCELONA	Vueling
GRANADA → GIRONA	Ryanair (desde noviembre)
IBZ	
IBIZA → MADRID	EasyJet y Vueling
IBIZA → BARCELONA	Vueling
IBIZA → VALENCIA	Vueling
XRY	
JEREZ → ALICANTE	Air Berlin
JEREZ → BARCELONA	Vueling
JEREZ → MADRID	Vueling
JEREZ → PALMA DE MALLORCA	Air Berlin
JEREZ → SANTIAGO	Air Berlin
ACE	
LANZAROTE → FUERTEVENTURA	TUIfly
MAD	
MADRID → A CORUÑA	EasyJet
MADRID → BARCELONA	Vueling
MADRID → BILBAO	Vueling
MADRID → GIRONA	Ryanair (desde octubre)
MADRID → GRANADA	Vueling
MADRID → IBIZA	Easyjet y Vueling
MADRID → JEREZ	Vueling
MADRID → MÁLAGA	Vueling
MADRID → MENORCA	Vueling





PALMA DE MALLORCA, EL DESTINO PREFERIDO

De los casi diez millones de viajeros que han entrado en España en los seis primeros meses del año vía 'low cost', 1,8 millones llegaron al aeropuerto de Palma de Mallorca, según las estadísticas de IET elaboradas con datos de Aena. Málaga, Barcelona y Madrid superaron también el millón de pasajeros. Reino Unido y Alemania fueron los países de procedencia más habituales, seguidos de Italia y Holanda.

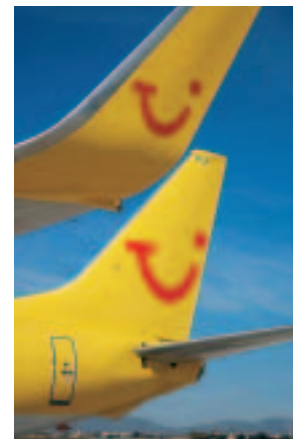
Por poner un ejemplo, Vueling calculó sus previsiones para este ejercicio sobre la base de un precio medio de 66 dólares el barril. A finales de julio, el promedio anual del precio del crudo se situaba ya en 65,18 dólares, muy cerca del umbral marcado por la aerolínea. Por cada dólar que el petróleo se eleve por encima de 66 dólares barril, Vueling verá reducidos sus beneficios en un millón de euros.

Hay, otros dos acontecimientos que pueden acabar teniendo importantes incidencias en el mercado español: los procesos de venta de Iberia y Spanair. ¿Qué planes tienen para Clickair los futuros dueños de Iberia? Y, en el caso de que Marsans adquiera Spanair al grupo escandinavo SAS, ¿abandonará sus operaciones en el segmento de vuelos baratos para centrarse en los vuelos de alimentación de las rutas de Air Comet a Latinoamérica, como ya ha adelantado el copresidente de Marsans, Gonzalo Pascual?

Será la evolución de la temporada de otoño-invierno 2007/2008 la que confirme o desmienta las negras predicciones vertidas por muchos sobre el horizonte del sector de bajo coste. Un escenario de nuevas subidas de tipos de interés y de encarecimiento de los créditos hipotecarios, con su consiguiente impacto en la renta disponible de las familias, puede ser la gota de colme el vaso de la demanda de vuelos baratos, conduciendo a una situación de crisis a un buen número de aerolíneas de bajo coste, que a medio plazo podría desembocar en un incierto proceso de concentración. □

MADRID → OVIEDO	Easyjet
MADRID → PALMA DE MALLORCA	Easyjet (desde octubre) y Vueling
MADRID → SANTANDER	Ryanair (desde octubre)
MADRID → SANTIAGO	Vueling
AGP	
MÁLAGA → BARCELONA	Air Berlin y Vueling
MÁLAGA → BILBAO	Vueling
MÁLAGA → IBIZA	Air Berlin
MÁLAGA → LANZAROTE	XL Airways
MÁLAGA → MADRID	Vueling
MÁLAGA → MENORCA	Air Berlin
MÁLAGA → PALMA DE MALLORCA	Air Berlin
MÁLAGA → SANTIAGO	Air Berlin y Vueling
MÁLAGA → VALENCIA	Air Berlin
MAH	
MENORCA → BARCELONA	Vueling
MENORCA → MADRID	Vueling
OVD	
OVIEDO → ALICANTE	Air Berlin
OVIEDO → ALMERÍA	Air Berlin
OVIEDO → IBIZA	Air Berlin
OVIEDO → JEREZ	Air Berlin
OVIEDO → MADRID	Easyjet
OVIEDO → MÁLAGA	Air Berlin
OVIEDO → MURCIA	Air Berlin
OVIEDO → PALMA DE MALLORCA	Air Berlin
PMI	
PALMA DE MALLORCA → ALICANTE	Air Berlin
PALMA DE MALLORCA → ALMERÍA	Air Berlin
PALMA DE MALLORCA → BARCELONA	Air Berlin y Vueling

PALMA DE MALLORCA → BILBAO	Air Berlin
PALMA DE MALLORCA → IBIZA	Air Berlin
PALMA DE MALLORCA → JEREZ	Air Berlin
PALMA DE MALLORCA → MADRID	Air Berlin, Easyjet y Vueling
PALMA DE MALLORCA → MAHÓN	Air Berlin
PALMA DE MALLORCA → MÁLAGA	Air Berlin
PALMA DE MALLORCA → MURCIA	Air Berlin
PALMA DE MALLORCA → OVIEDO	Air Berlin
PALMA DE MALLORCA → SEVILLA	Air Berlin
PALMA DE MALLORCA → SANTIAGO	Air Berlin
PALMA DE MALLORCA → VALENCIA	Air Berlin
SDR	
SANTANDER → MADRID	Ryanair (desde octubre)
SCQ	
SANTIAGO → BARCELONA	Vueling
SANTIAGO → MADRID	Vueling
SANTIAGO → MÁLAGA	Vueling
SANTIAGO → VALENCIA	Ryanair (desde octubre)
SVQ	
SEVILLA → A CORUÑA	Clickair
SEVILLA → BARCELONA	Clickair y Vueling
SEVILLA → BILBAO	Vueling
SEVILLA → VALENCIA	Vueling
TFS/TFN	
TENERIFE → GIRONA	Ryanair (desde octubre)
TENERIFE → LANZAROTE	Air Berlin
VLC	
VALENCIA → IBIZA	Vueling
VALENCIA → SANTIAGO	Ryanair (desde octubre)
VALENCIA → SEVILLA	Vueling



Fuerte competencia
Tras Ryanair, Easyjet y Air Berlin, las líderes con diferencia, Channel Express, Vueling, Transavia y Hapag Lloyd Express han trasladado cada una medio millón de pasajeros a España en 2007.