

Livingstone

El dilema de la concentración

La estructura del transporte aéreo está destinada a vivir una fuerte transformación en los próximos años. Ésta vendrá impulsada por la progresiva y –según defienden muchos expertos– necesaria concentración. Una tendencia de la que España no quiere permanecer ajena, empezando por la primera aerolínea de nuestro país, Iberia. Su presidente, Fernando Conte, suele mostrarse como un convencido defensor de la integración. “Se necesita una consolidación en el transporte aéreo europeo. La fragmentación que existe aquí no es normal”, ha repetido Conte en más de una ocasión, al tiempo que explica que los cerca de 150 operadores que existen en Europa no propician unos niveles de rentabilidad razonables.

Fiel a su visión sobre el futuro de la aviación, mantiene su empeño por incorporar su aerolínea a las grandes compañías del Viejo Continente. Ahora parece decidido a empezar por casa antes de saltar al espacio europeo. Iberia ha presentado una oferta para hacerse con su competidora Spanair, propiedad de la aerolínea escandinava SAS que en junio decidió desprenderse de ella. La aerolínea española inicia así el camino hacia la concentración en nuestro país, aunque en su puja se

enfrenta al menos a otras dos propuestas de compra, una de ellas liderada por Gadair.

El mercado doméstico español se ha convertido en uno de los más competitivos de Europa. En menos de tres años las aerolíneas tradicionales han sufrido la incorporación de las *low cost* en vuelos nacionales. Vueling inició sus operaciones en 2004; en 2006 lo hizo Clickair y a finales de ese mismo año las líneas internacionales atacaban las rutas interiores, primero Ryanair y unos meses más tarde Easyjet, ambas con la clara intención de incrementar sus destinos. Esto ha generado una fuerte competencia de precios que ha resentido las cuentas de las aerolíneas. Se calcula que los 12 operadores del segmento doméstico acumulan unas pérdidas de más de 200 millones de euros.

Y si existen demasiados competidores aéreos, la puesta en marcha del AVE entre Madrid y Barcelona, la ruta más operada del mundo, viene a complicar más esta situación. Iberia ya ha anunciado que prevé una reducción del 20% en su cifra de pasajeros, mientras en la ruta a Málaga ha confirmado una merma del 10%. También Spanair ha reducido su oferta entre la capital y la Ciudad Condal un 10%. En un contexto de sobreoferta, fuerte competencia e incremento del precio del combustible, las aerolíneas buscan soluciones. Los expertos defienden la reducción del exceso de operadores a través de fusiones o

>



La llegada de las ‘low cost’, la sobreoferta y la subida del precio del crudo han convertido el mercado doméstico español en uno de los más competitivos

► adquisiciones, mientras que algunas compañías temen una monopolización de las rutas. Sin embargo, en este proceso existe un factor primordial a proteger: el consumidor. Un fuerte movimiento de concentración reduciría las oportunidades de elegir del viajero.

La suma de los vuelos de Iberia y su franquiciada Air Nostrum arroja una cuota del 35% en el mercado doméstico; mientras que la de Spanair se halla próxima al 24%. Si la empresa presidida por Fernando Conte se hace con la filial de SAS controlaría cerca del 60% del mercado nacional. Además, Iberia es propietaria del 20% de la aerolínea de bajo coste Clickair, a quien ha cedido gran parte de sus *slots* (derechos de despegue y aterrizaje), con lo que su cuota se aproxima al 70%. La unión de empresas puede ser aún mayor si se tiene en cuenta que los socios de Clickair y los de Vueling mantienen negociaciones de cara a una posible fusión. Si ambas operaciones se consuman, el panorama aéreo español dará un vuelco importante. No han faltado detractores que creen ver en esto una vuelta a los tiempos en que Iberia y su filial Aviaco acaparaban el mercado nacional con una posición de dominio y derechos históricos en muchas rutas.

El debate ha llegado también a las instancias políticas. El presidente de la Generalitat de Cataluña, José Montilla, ha asegurado que podría “perjudicar” al aeropuerto de Barcelona, por lo que, en caso de llevarse a cabo, deberían reasignarse los *slots* y espacios en la nueva Terminal Sur, una petición que comparte el empresariado catalán.

Frente a las críticas recibidas, Iberia se compara con otros países europeos y asegura que Air France acapara cerca del 90% del mercado doméstico en su país; Tap casi el 100% en Portugal, mientras que Lufthansa y SAS superan el 60% en sus respectivos países.

Lo que sí es más que probable es que la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia obligue a Iberia a ceder determinados *slots*, en el caso de hacerse con Spanair, en aquellas rutas donde exista el riesgo de

monopolizar el mercado y eliminar o reducir de forma importante la competencia. Se trata de hacer prevalecer el derecho de los pasajeros a elegir y que puedan beneficiarse de unos precios competitivos.

Si la operación se consuma, ambas conformarían el único operador en casi la mitad de las rutas de nuestro país. Sólo en el trayecto Madrid-Barcelona, Iberia ofrece 45 vuelos en cada sentido y Spanair unos 20.

Air France y KLM fueron las primeras en dar el paso de la consolidación en Europa en 2003, un exitoso movimiento que las ha convertido en una de las principales compañías aéreas del mundo. Pero su apuesta por la concentración no termina ahí. El grupo franco-holandés está cerca de hacerse con Alitalia, e incluso a atravesar el Atlántico y participar en la posible fusión entre Delta Air Lines y Northwest. La unión entre la compañía holandesa y la francesa dio el pistoletazo de salida para la concentración en Europa y son, para otras compañías, el espejo donde mirarse. También constituyen un ejemplo de las consecuencias que una iniciativa de este tipo puede tener.

La Comisión Europea valoró la operación como complementaria: Air France tenía mayor presencia en el sur de Europa y África, mientras KLM disponía de más rutas en el norte de Europa y Extremo Oriente. Sin embargo, observó que podría reducir la competencia en 14 rutas, especialmente entre París y Ámsterdam y Europa y EE UU por lo que les exigió la cesión de 94 *slots* diarios. El regulador se aseguraba así de que otras aerolíneas pudieran ofrecer sus servicios en trayectos donde la competencia podría haber sido aniquilada. Al grupo franco-holandés, le siguió la adquisición de Swiss por parte de Lufthansa. Pero el baile de fusiones no ha hecho más que empezar. Los expertos esperan que se anime a partir de finales de este mes con la entrada en vigor del acuerdo de Cielos Abiertos entre Europa y EE UU, ya que este pacto establece que no se perderán los derechos de vuelo al eliminarse la denominada ‘cláusula de nacionalidad’.

Air France acapara cerca del 90% del mercado doméstico francés, Tap casi el 100% en Portugal y Lufthansa y SAS superan el 60% en sus respectivos países