

Más espacio entre los asientos y otros retos de las 'low cost'

Las aerolíneas de bajo coste se preparan para abordar los viajes transoceánicos, un segmento que se ha resistido hasta ahora y que podría verse en peligro por nuevas regulaciones que impidan su viabilidad.

Sergio Saiz. Madrid

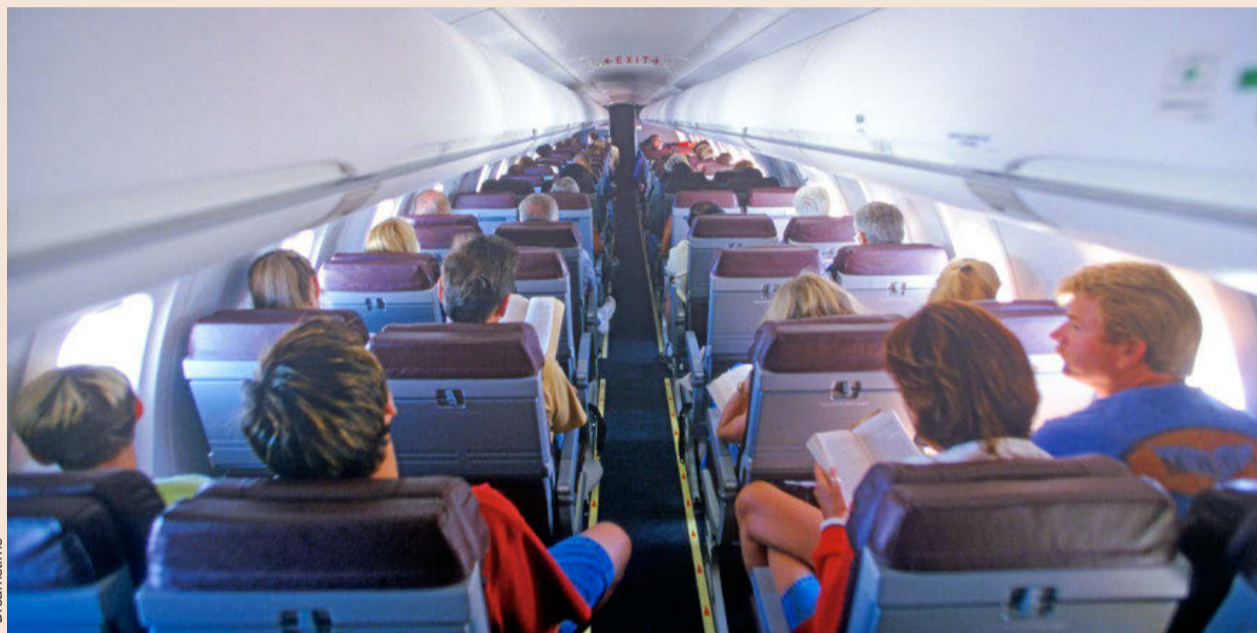
Si hay un modelo de negocio especialmente permeable a factores externos, como el precio del petróleo o la competencia de otros medios de transporte (el tren de alta velocidad), es el de las aerolíneas. Y, en el caso de las *low cost*, su viabilidad económica es todavía más sensible al mínimo cambio, ya que juegan con unos márgenes más ajustados, donde no hay lugar para sorpresas que disparen los gastos. Sin embargo, los reguladores y los tribunales no están dispuestos a dar una tregua al sector.

Los últimos meses han sido especialmente turbulentos: además de la crisis de Ryanair, que se ha visto obligada a cancelar miles de vuelos por falta de pilotos y a recortar su oferta, sobrevuelan los fantasmas de las quiebras de Air Berlin (segunda mayor aerolínea de Alemania), de Monarch (compañía de vuelos chárter con casi medio siglo de historia a sus espaldas reconvertida al bajo coste) o Alitalia.

“El sector de líneas aéreas de corto y medio radio se caracteriza por una alta rivalidad en precios. La competencia es brutal, básicamente porque las aerolíneas han elegido competir ofreciendo precios más bajos. Esta estrategia ha provocado una *comoditización* del servicio aéreo y, como resultado, un aumento de la sensibilidad al precio por parte de los clientes”, explica Rosario Silva, profesora de estrategia de IE Business School.

Estados Unidos

“Es imposible reducir más los costes de lo que se ha hecho ya”, añade Josep F. Valls, profesor del departamento de marketing en Esade. En un entorno con los márgenes tan ajustados, cualquier nuevo elemento puede terminar con la aventura empresarial de una aerolínea *low cost*. Algo tan sencillo como que un tribunal de Estados Unidos haya



EL ASIENTO MENGUANTE Este verano, un tribunal de EEUU obligó a la FAA a fijar un espacio mínimo entre asientos en los aviones, después de que una asociación de consumidores se quejara de que en la última década el hueco se había reducido de 47 a 43 centímetros. Un caso que la propia jueza definió como “el asiento menguante”.

obligado a la Administración Federal de Aviación (FAA, en sus siglas en inglés) a fijar el espacio mínimo entre los asientos de los aviones, tras recibir una demanda por el sitio cada vez más reducido para los pasajeros en favor de una maximización de los beneficios y mayor ocupación de las aeronaves.

Algo que no debería preocupar a las compañías europeas, si no fuera porque ahora el futuro de las *low cost* podría dirimirse en el largo radio y, por tanto, en los vuelos transoceánicos. Curiosamente, hasta ahora este segmento

Antes de que acabe el año, los países de la UE tendrán que trasponer la directiva de viajes combinados

prácticamente era inviable. “Entre todas las aerolíneas que han ofrecido vuelos de largo radio a bajo coste, sólo Jetstar (de la australiana Qantas) ha conseguido ser rentable”, apunta la profesora de IE Business School. Sin embargo, parece que la tendencia se ha invertido, con nuevos intentos, como el de AirAsiaX o

Norwegian. Lidera también esta apuesta España, con Iberia operando los vuelos de Level (marca *low cost* de IAG para el largo radio).

Regulación

La gran incógnita es cómo afectará a estos proyectos el régimen regulatorio, como “las rígidas regulaciones de capital y control aún existentes en muchos países”, además del “endurecimiento de las normativas protectoras de los usuarios del transporte aéreo”, según apunta Federico Belausteguigoitia, especialista en aviación comercial del

bufete Marimón Abogados.

Este experto se refiere, por ejemplo, a que antes de final de año, los estados miembro de la UE tienen que trasponer la Directiva de Viajes Combinados, “que puede afectar a una de las fuentes de ingresos de las aerolíneas de bajo coste: los servicios auxiliares de reserva de hoteles y alquiler de coches, entre otros”. Precisamente, en algunas compañías, como Ryanair o Vueling, estos ingresos pueden llegar a suponer hasta el 20% de su facturación anual. En opinión, de Josep F. Valls, el futuro de las *low cost* pasa, precisamente, “por incrementar los servicios complementarios, ya que el precio medio de un billete es imposible que aporte más a la cifra de negocio”.

Por último, para Belausteguigoitia, también “habrá que seguir en el ámbito comunitario cambios que se puedan producir en lo que se refiere a la aplicación de normas laborales y de seguridad social a los trabajadores de las aerolíneas”. En el punto de mira de la UE tras la crisis operativa de Ryanair.

TSJ DE CANTABRIA

Prisión para un mediador y un abogado por defraudar a Hacienda

Expansión. Madrid

La titular del juzgado de lo penal nº 3 de Santander del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria (TSJC) ha condenado a un mediador inmobiliario y a un abogado a ocho y seis años de prisión, respectivamente, así como al pago de multas millonarias –1,92 millones de euros en el caso del primero y 1,52 millones de euros en el caso del segundo– por eludir durante varios años el pago de impuestos como el IVA, el IRPF o el de Sociedades.

En su sentencia, la magistrada destaca que crearon un entramado de sociedades pantalla para eludir durante años el pago de impuestos y les considera autores de delitos contra la Hacienda Pública en concurso con un delito continuado de falsedad en documento mercantil, y aplica la atenuante de dilaciones indebidas a la hora de fijar las condenas.

Junto a las penas de prisión y a las multas, la sentencia también les condena a indemnizar a Hacienda en el total de las cantidades defraudadas. En el caso del mediador inmobiliario, deberá hacer frente a una indemnización de 403.587 euros por defraudaciones, por las que sólo él ha sido condenado, mientras que deberá pagar junto al abogado otra de 1,52 millones de euros, por los impagos de impuestos que ambos tramaron.

El fallo igualmente indica que se les inhabilita para su ejercicio profesional durante un año y medio, y les retira el derecho a obtener subvenciones, ayudas públicas, beneficios o incentivos fiscales o de la Seguridad Social durante un periodo de un año y tres meses.

Otros acusados

Además de estas dos personas, otras nueve han sido condenadas por delitos de falsedad en documento mercantil, con penas de seis meses de prisión y multas de 720 euros en el caso de siete de ellos y de dos meses de cárcel y multas de 480 euros en el caso de los otros dos.

Cambios normativos en la UE

- La UE ha endurecido la normativa sobre la protección de los usuarios de transporte aéreo.
- Antes de final de año, los Estados miembro tendrán que trasponer la directiva sobre viajes combinados, que afectará a la venta de servicios complementarios.
- Tras las cancelaciones de Ryanair, España anunció que solicitaría a la Comisión Europea que se revise la normativa (vigente desde 2004) para que se pueda sancionar a las aerolíneas que cancelen vuelos de forma masiva por razones imputables a las propias compañías.
- El año pasado (tras una prórroga), entró en vigor el nuevo reglamento de la UE sobre el descanso de las tripulaciones.
- Los expertos alertan de posibles cambios en la aplicación de normas laborales y de seguridad social en las aerolíneas.