

Las cancelaciones y retrasos lastran los resultados de Vueling

El grupo IAG valora en 20 millones de euros el impacto de las huelgas



MANE ESPINOSA

Pasajeros consultando los horarios de vuelos en las pantallas de El Prat esta semana

AINZANE GASTESI
Barcelona

Las cancelaciones y retrasos provocados por las huelgas en el segundo trimestre han golpeado los resultados de Vueling, que registró unas pérdidas de 11 millones de euros en el primer semestre tras facturar un 11,6% más ingresando 1.006 millones de euros. El grupo IAG –que integra a Iberia, British Airways, Vueling y Aer Lingus– ha valorado en 20 millones la factura provocada por las huelgas de los controladores franceses y de sus pilotos. “Vueling se vio particularmente afectada e incurrió en un coste adicional de incidencias de 20 millones de euros en el trimestre. Estas huelgas también están teniendo un impacto negativo significativo en la economía y el turismo”, aseguró Willie Walsh, consejero delegado del conglomerado aeronáutico en la presentación de resultados.

Según los datos registrados por la compañía, las regulaciones –paros de control ajenos a la operativa de la aerolínea– afectaron a un total de 2.700 vuelos y cerca de 325.000 pasajeros. Estas interrupciones del tráfico aéreo provocaron la cancelación de cientos de vuelos ante la imposibilidad, explican desde Vueling, de cubrir con normalidad su

programación en las últimas semanas. “Vueling está preparado para responder a las incidencias operativas; ante la gravedad de la situación tenemos más medios que nadie, pero no son suficientes”, aseguró el presidente de la compañía, Javier Sánchez-Prieto. El ejecutivo reconoció que la compañía canceló cerca de 400 vuelos el pasado mes de julio, la gran mayoría de salida o llegada del

aeropuerto de Barcelona, que desde el mes de mayo lidera el ranking de aeropuertos menos puntuales de Europa. “Hay momentos en que la red de tráfico aéreo europea está tan saturada que deja de funcionar”, denunció Sánchez-Prieto. El directivo de Vueling contabilizó más de 300.000 minutos de retrasos en Europa, “el 70% provocados por ineficiencias propias del sistema de gestión aérea”.

A pesar del impacto de la huelga de los controladores franceses, en su conjunto, el grupo IAG registró un beneficio de operaciones antes de partidas excepcionales de 835 millones de euros hasta junio, lo que supone un 24,8% más respecto al año anterior. De enero a junio, los ingresos del grupo alcanzaron los 11.206 millones de euros, un 3,1% más, mientras que el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales ascendió a 1.115 millones, lo que supone un 17,4% más con respecto al mismo periodo del 2017 y una mejora de 165 millones de euros con respecto al año anterior.

El tráfico de la suma de las aerolíneas del grupo se incrementó un 7% en julio hasta los 11,5 millones de pasajeros y acumula un crecimiento próximo al 8% en los primeros siete meses del año, hasta los 64,2 millones de pasajeros.●

EL DATO

Norwegian, a la expectativa

■ “Desde el pasado mes de abril no tenemos contacto con Norwegian y estamos a la expectativa de la compañía, no tenemos una posición activa”, aseguró ayer el consejero delegado de IAG, Willie Walsh. El grupo británico se hizo recientemente con cerca del 5% de las acciones de la aerolínea noruega y manifestó su intención de adquirir la totalidad, pero su primera oferta fue rechazada por los accionistas a pesar de sus problemas económicos.

Los pilotos del Sepla demandan a Ryanair

BARCELONA Redacción

El sindicato de pilotos Sepla ha presentado una demanda a Ryanair ante la Audiencia Nacional por irregularidad en los contratos de los pilotos que tienen base en España, según informó la agrupación en un comunicado. “Tras un año de negociaciones, la negativa de Ryanair a reconocer a Sepla y de aplicar la legislación laboral española de sus pilotos que operan en España fuerza al sindicato a hacer uso de la vía ju-

dicial para conseguir este objetivo”, dijo el sindicato en una nota de prensa.

Sepla representa a unos 500 de los 800 pilotos de Ryanair en España. La compañía accedió el pasado mes de diciembre a reconocer a los sindicatos como interlocutores, pero las negociaciones se estancaron en el mes de mayo y los pilotos rechazaron los aumentos de sueldo propuestos por la compañía.

La low cost irlandesa está enzarzada en varias batallas laborales con los diferentes colectivos que la han llevado a

cancelar cientos de vuelos en las últimas semanas. Ayer mismo, los pilotos irlandeses mantuvieron una huelga de 24 horas que obligó a cancelar unos 20 vuelos con destino al Reino Unido. La compañía también ha cancelado 104 vuelos con salida o destino en Bélgica el próximo 10 de agosto, día en que hay convocada una huelga de pilotos de la compañía irlandesa de bajo coste.

El pasado mes de julio, Ryanair canceló más de 600 vuelos en toda Europa por la huelga de tripulantes de cabina (TCP) en Bélgica, Portugal y España durante los días 25 y 26 y que afectó a más de 50.000 pasajeros. Con 400 trayectos cancelados, el mercado español fue el más perjudicado por los paros. Solamente en Barcelona, la compañía anuló 130 operaciones.●

TRIBUNA

Esteve Almirall

Director de CIC-Esade

Dos ciudades ante Uber

Tanto en Barcelona como en Nueva York hay problemas entre taxis y Uber (y Cabify, Lift, ...); sin embargo, son dos problemas muy diferentes, aunque con similitudes. Ambas ciudades tienen poco más de 10.000 taxis (10.523 Barcelona y 13.587 Nueva York). Aunque respecto a Uber los números son muy diferentes, Nueva York tiene cerca de 100.000 (entre Uber y Lift) y Barcelona unos centenares. Ambas ciudades tienen un sistema de licencias y una red de metro y cercanías que no llega a todas partes. Las licencias de Nueva York se llaman *medallion* y llegaron a costar 1,3 millones en el 2014. Hoy cuestan la mitad. En Barcelona están alrededor de los 120.000 euros. En ambos casos es el coste entre particulares, la administración sólo cobra una pequeña tasa de cambio de nombre.

¿Cuánto gana un taxista en Nueva York? Varía mucho: si es asalariado, unos 32.000 dólares de media, 90.000 en el caso de Uber (no circulan vacíos, y el precio es dinámico). Si es propietario, entre 60.000 y 130.000.

En Nueva York se intenta limitar el número de Uber debido a la congestión y a la polución, y en Barcelona es por la presión del taxi. Nueva York lo intentó en el 2015, pero una agresiva campaña de Uber (con la foto del alcalde haciéndole responsable del largo tiempo de espera y alto coste) lo impidió; ahora lo intenta de nuevo. Allí, Uber y Lift son muy populares no sólo por su menor coste y su mayor conveniencia y calidad sino también porque solucionan problemas importantes: las *cercanías* de Nueva York o las zonas poco conectadas donde no suelen ir los taxis (algunas muy de moda) y las horas valle.

¿Qué pasaría si tuviésemos más Uber en Barcelona? Por un lado, tendríamos una alternativa a las cercanías y un menor coste, pero por otro, viviríamos en una ciudad más

En Nueva York se intenta limitar Uber por la polución, y en Barcelona, por la presión de los taxistas

congestionada. No hay alternativa al transporte masivo que proporcionan metros y trenes. Choca la transición. En Barcelona, con grandes enfrentamientos, y en Nueva York, más suave. Dos son las razones: 1) en Nueva York, si el taxi no es tuyo, ganas más con Uber; y 2) 10.000 taxis en Nueva York no son tantos, y en Barcelona son muchos.

Quizás esta sea una magnífica ocasión para repensar la movilidad, pues hay muchas oportunidades por explorar. El coche bajo demanda, que contratas por horas mediante una app y con zonas de aparcamiento en las esquinas asignadas, y las motos eléctricas *dockless* (sin zonas predeterminadas) son dos elementos que pueden contribuir a dar más opciones y reducir el vehículo particular. El futuro es conocido. El taxi será pronto algo del pasado, como el coche particular y los coches y motos de gasolina. No podemos inventar el futuro, pero sí podemos y debemos gestionar la transición sin cometer los mismos errores. Las licencias, y si son a perpetuidad aún más, son una mala idea porque crean grupos que más tarde o más temprano se convertirán en grupos de presión e intentarán monopolizar y fijar precio, son pues algo que evitar.