

Aumenta un 10% su oferta, por encima del 6,5% de media fijado hasta 2017

## Iberia pulveriza sus propios objetivos

- La compañía vio dispararse la demanda en agosto, un 20% más
- Ya el año pasado, tras la paz social, duplicó sus previsiones

*CÉSAR URRUTIA | MADRID | 04.09.2015*

Iberia, la aerolínea que corrió el riesgo hace dos años de convertirse -según su presidente- en **un zombi**, es la mejor noticia para los accionistas del holding IAG. **La antigua compañía de bandera española disparó su demanda en agosto un 20,6% y crece ya a lo largo de 2015 a un ritmo superior al 10%.**

Son cifras impensables si echa la vista a 2013, cuando la compañía decidió dejar en tierra sus aviones y personal antes que mantener rutas a destinos como La Habana, Santo Domingo, Puerto Rico, Atenas o Estambul. Hoy, la mayor parte de las rutas suprimidas se han recuperado y **la compañía estudia anunciar antes de fin de año destinos en África, Oriente Medio y Asia.**

El ritmo de crecimiento de

Iberia ha sido constante a lo largo del año **y ya en julio superó al de Vueling**, que es la que lideraba este capítulo en el grupo de aerolíneas que integran el hóliding IAG: British Airways, la mayor; Vueling, la que más crece y la propia Iberia. A estas



tres, hay que añadir ahora la irlandesa Aer Lingus, valorada en 1.400 millones de euros y adquirida este verano.

En términos de número de pasajeros por kilómetro transportados (PKT, el indicador sectorial que mide la demanda), Iberia creció un 20,6% el pasado mes de agosto, batiendo la marca del 17,9% más que había registrado en julio y superando a Vueling por segundo mes consecutivo. Las cifras facilitadas por IAG incluyen las de Iberia Express, filial de corto y medio radio.

**Los acuerdos laborales que trajeron la paz social a Iberia en 2014** basaron la recuperación de parte del salario perdido por la plantilla en una mayor actividad. Para la compañía, con las nuevas condiciones de producción, también resultaba más positivo volar más horas y a más destinos para ganar más dinero. Por eso, **el compromiso implícito de Gallego con la plantilla era recibir de Londres -sede ejecutiva de IAG- permiso para aumentar hasta un 10% su capacidad, además de acelerar la renovación de la flota**, especialmente los Airbus 340-300 de largo radio y un consumo de combustible nada competitivo en comparación con sus sustitutos A330-200.

**Ya en 2014, la actividad de la compañía creció un 2,9% el doble de lo que había anunciado para todo el año.** Fue una muestra que la compañía entendió como prueba de adelanto de ese compromiso.

**El presidente de Iberia, prudente, apenas reconocía a principio de año una previsión de crecimiento del 6,5%** hasta 2017 pero es evidente que, al menos en lo que se refiere al ejercicio actual estará más cerca de duplicar esta cifra que de igualarla. Entre los más directos beneficiados figuran los pilotos y tripulantes de la compañía que, al vincular sus salarios a la actividad, han recuperado parte de lo perdido. Pero no hay que olvidar a **Aena, cuyo principal aeropuerto, Barajas, depende hasta en un 25% de IAG y fundamentalmente Iberia.**

En lo peor de la crisis de la aerolínea, **la T4, que supuso una inversión de 6.000 millones de euros**, vio su tráfico caer por debajo de los niveles de 2006, cuando se inauguró. El pasado mes de julio, Barajas -que genera 40.000 empleos directos- vio dispararse un 13% el tráfico de pasajeros, **consolidando ya una recuperación de actividad que coincide en el tiempo con la de Iberia.**

Son cifras que indican la velocidad que Gallego está imprimiendo a la aerolínea. Hasta agosto, la compañía ha disparado su actividad elevando su oferta a un ritmo

muy acelerado, pero inferior al que ha llenado sus asientos, medidos en Asientos por Kilómetro Ofrecido (AKO).

En consecuencia, es la que más rápidamente ha mejorado el coeficiente de ocupación de sus aviones, llevándolo al 81,1%, **sólo dos décimas por debajo de la que durante toda la crisis de reestructuración fue una referencia, British Airways**. Por su parte, Vueling, que tiene como objetivo crecer fuera de España gracias a su nueva base en Roma y al macropedido de 120 aviones firmado por IAG en 2013, mantuvo su ocupación ligeramente por debajo de la de Iberia.

IAG no desglosa su tráfico intercontinental por aerolíneas, pero Iberia es la que domina las conexiones con Latinoamérica. **En esta región, el hóliding elevó un 17,7% sus pasajeros en agosto, hasta 425.000, con un aumento del tráfico del 15,6%** y un crecimiento del 9% de la oferta. La ocupación fue un 85,8%, 4,9 puntos porcentuales más que en 2014.

**EL  MUNDO**