

Iberia ya tiene en pruebas el billete conjunto AVE-avión en Málaga

► La compañía estudia fórmulas para rentabilizar el enlace Madrid-Málaga, que es «muy deficitario»

EFE MONTEVIDEO

Iberia está estudiando fórmulas que permitan rentabilizar el puente aéreo a través de alguna de sus filiales, Iberia Express o Air Nstrum, o reducir incluso su capacidad en su única ruta en El Prat, como medidas para atajar las pérdidas «insostenibles» del enlace que une Madrid y Barcelona, a día de hoy «muy deficitario».

Aunque no se marca plazos, Iberia busca dar una solución al modelo del puente aéreo. «Todo se puede dar, pero cuánto antes lo hagamos mejor», afirmó el presidente ejecutivo de Iberia, Luis Gallego, en un encuentro con prensa española por la reanudación de su ruta a Montevideo.

Gallego tiene claro que no es rentable soportar estas pérdidas conviviendo con la alta competencia del AVE, «ni tiene sentido» operar el puente aéreo con dos compañías del grupo IAG, Vueling e Iberia. No obstante, reconoce que es una ruta con «clientes fie-

Iberia busca utilizar los recursos disponibles de una manera «más eficiente sin perder dinero»

les», que hay que mantener, y que merece la pena seguir operando pues cumple dos finalidades: traer pasajeros a su *hub* en Madrid para el largo radio y captar pasajeros «punto a punto» que demandan la conexión con Barcelona.

Iberia busca así cómo mantener estas dos particularidades utilizando los recursos «más eficientes» dentro del grupo para volar en el puente aéreo y «sin perder dinero». Operar desde Barcelona con la marca Iberia Express no supone un problema para Vueling, defendió Gallego, ya que son diferentes en sus objetivos, pese a su similitud en estructura de costes.

Y es que a diferencia de otras rutas donde el AVE tiene más del 90% de cuota, Iberia ve margen todavía



Pasajeros en el aeropuerto de Málaga. ÁLEX ZEA

en el puente aéreo. De hecho, a cierre de junio, el AVE Madrid-Barcelona registró una cuota del 61,1% frente al avión, según los datos de la operadora ferroviaria.

Cuestión aparte es arañar cuota al AVE en rutas como Madrid-Valencia o Madrid-Málaga, donde el avión es «incapaz de competir» con sus tarifas y con toda una radial de Alta Velocidad centrada en la capital.

Iberia quiere comercializar billetes combinados de tren+avión a destinos nacionales para atraer mayor tráfico a su *hub* en Madrid y desde allí volar a otros destinos de su red, un proyecto con el que busca aliarse con el AVE, a la espera de que la Alta Velocidad llegue a la T4, estancada por cuestiones presupuestarias.

Para ello, lanzó a principios del mes de agosto un proyecto piloto con Renfe para la venta de billetes tren+avión en cinco destinos nacionales: Zaragoza, Valladolid, Sevilla, Córdoba y Málaga, a la venta en la web, las agencias de viajes y Serviberia solo para vuelos operados por Iberia.

Los pasajeros pueden así comprar un billete de tren desde alguno de estos destinos hasta Atocha o Chamartín para coger en Madrid un vuelo a cualquier destino de la red intercontinental que opera la aerolínea.