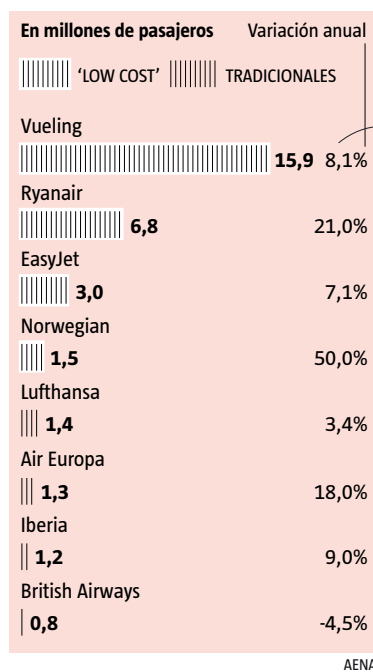


EN PORTADA

VUELOS DE NUEVA GENERACIÓN

DOMINIO DE LAS GRANDES 'LOW COST'



Vueling tiene 3 millones de pasajeros de conexión, un 12% del tráfico

mente en manos de las aerolíneas. Según los expertos, este tipo de conexiones crearán una nueva categoría de aeropuertos, con conexiones de menos calidad, pero más flexibles para los pasajeros y con mejores ofertas de precio.

“Las autoconexiones son un fenómeno que se está extendiendo rápidamente y Barcelona puede beneficiarse mucho de su implantación”, afirman en el comité de rutas. De hecho, los datos de Skyscanner desvelan que El Prat es el segundo en Europa en este tipo de conexiones independientes por tráfico de viajeros. El primero es Dublín y tras Barcelona se sitúan Londres Gatwick, Amsterdam y Madrid. Las conexiones independientes más frecuentes en Barcelona son de pasajeros franceses con destino final Nueva York, Bangkok, Palma, La Habana, Eivissa y Menorca. Por su parte, los aeropuertos que eligen los viajeros españoles para conectar por libre son Milán, Londres Gatwick, Londres Heathrow, Singapur y Atenas.

Un 38% más de pasajeros

“Los viajeros se están convirtiendo cada vez más en expertos y cada vez son más conscientes de las diferentes opciones que ofrece el mercado. Esto, junto con el crecimiento de las aerolíneas de bajo coste, ha impulsado que cada vez más viajeros elijan la fórmula de autoconexión”, explica Guirado, de Skyscanner.

Según los expertos del sector, los aeropuertos más susceptibles de disparar su tráfico con esta fórmula son los que tienen gran variedad de aerolíneas y una cuota importante de bajo coste, lo que sitúa al aeropuerto de Barcelona como uno de los claros candidatos a implantar del modelo. Según el estudio de la Universidad de Cranfield publicado en el *Journal of Transport Geography*, con un escenario de autoconexión en las plataformas de reservas tradicionales, Barcelona incrementaría un 38% los pasajeros de conexión. ●

=====

Se creará una nueva categoría de aeropuertos, más flexibles y con mejor oferta para el viajero

=====

Franceses hacia Nueva York, la ruta de autoconexiones más frecuentes en El Prat

Pere Suau Sánchez

Centre for Air Transport Management, Cranfield University

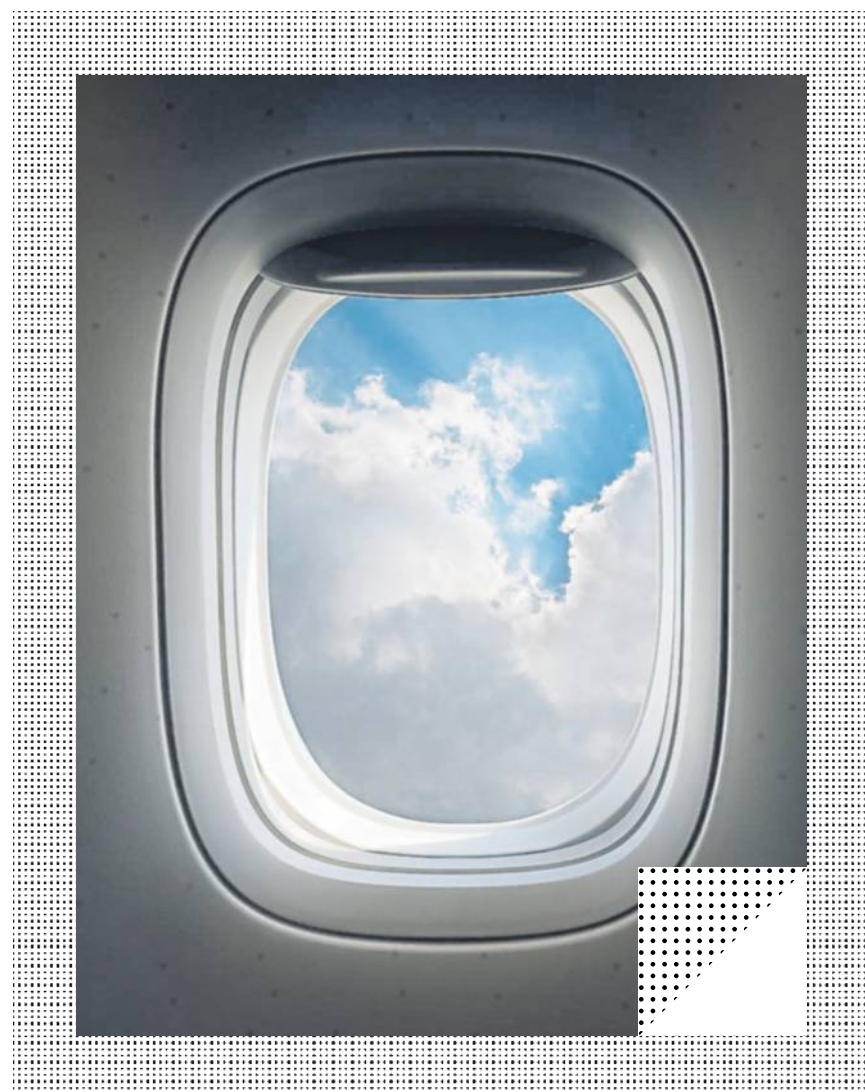
La autoconectividad, ¿un nuevo mercado para los aeropuertos?



Tradicionalmente, cuando un pasajero necesitaba viajar a un destino que no estaba servido por un vuelo directo, tenía la opción de llegar a su destino final utilizando una aerolínea en red convencional (por ejemplo, Iberia) conectando en un aeropuerto *hub* intermedio. Así, en Europa, cinco grandes *hubs* han concentrado la distribución de pasajeros: Londres-Heathrow, París-Charles de Gaulle, Frankfurt, Amsterdam y Madrid. Sin embargo, recientemente hemos visto emerger un nuevo modelo de negocio que podría cambiar el mapa actual de aeropuertos: la autoconectividad.

Todo se inició hace unos años cuando algunas aerolíneas de bajo coste se empezaron a desviar de su modelo de negocio arquetípico y empezaron a ofrecer conexiones entre algunos de sus vuelos. Vueling fue una de las primeras. Conectar pasajeros permitió a algunas de estas aerolíneas acceder a un nuevo nicho de mercado y mejorar la ocupación de los vuelos. Por otro lado, algunos aeropuertos y aerolíneas observaron que algunos pasajeros que querían ahorrarse un dinero se montaban sus propias conexiones comprando dos billetes por separado y recogiendo ellos mismos el equipaje para luego volver a facturarlo. Pero esto tiene un riesgo importante para el pasajero: si el primer vuelo lleva retraso y se pierde la conexión, no tiene derecho a ser recolocado en un siguiente vuelo. Algunos aeropuertos que viven a la sombra de otro *hub* vieron la oportunidad y empezaron a ayudar a sus pasajeros a conectar en sus aeropuertos. Los primeros intentos fallidos fueron los de Via Berlin y Cologne Bonn Connect. Hoy contamos con las iniciativas de Via Milán y Gatwick Connects, plataformas que permiten reservar vuelos de conexión en sus aeropuertos entre varias aerolíneas. Además, ofrecen un seguro por pérdida de conexión y prioridad en la facturación de la maleta y el control de seguridad para acelerar la conexión. El resultado son más opciones y a mejor precio para el consumidor. Por ejemplo, Gatwick Connects permite viajar por poco más de 400 libras ida y vuelta desde Inverness, una remota población del norte de Escocia, a Boston a través de Londres Gatwick conectando un vuelo de EasyJet (Inverness-Gatwick) con otro de Norwegian (Gatwick-Boston).

Varios aeropuertos se preguntan cuál es el potencial real de la autoconectividad y si es suficiente para invertir en el desarrollo de una plataforma como Via Milán o Gatwick Connects. Si bien fomentar la autoconectividad puede representar una fuente de ingresos adicional para el



KEVIN JEON/OO

aeropuerto, también conlleva costes adicionales, como por ejemplo mayor presión en el sistema de tratamiento de equipajes.

En la Universidad de Cranfield, en colaboración con la Universidad de Edimburgo, hemos estimado el potencial de este tipo de autoconectividad. Nuestro estudio, publicado en el *Journal of Transport Geography*, muestra que en el 2014 un 4% de los trayectos podrían potencialmente involucrar una autoconexión. Este valor podría aumentar al 15% en un escenario

en el que se extendiera la implantación de las plataformas de autoconectividad como Gatwick Connects a otros aeropuertos y en el que las opciones de autoconexión fueran visibles en las centrales de reservas y las agencias de viajes en línea. En este segundo escenario, los aeropuertos que más podrían incrementar su número de pasajeros de conexión son aeropuertos con una alta proporción

de bajo coste. Por ejemplo, Manchester y Londres Gatwick verían aumentados los pasajeros de conexión entre un 68% y un 77%. Aeropuertos con una buena diversidad de tipos de aerolíneas como Barcelona, Roma Fiumicino o Bruselas podrían aumentar potencialmente sus pasajeros de conexión en torno a un 35%.

Aunque la mayor parte de la autoconectividad se concentraría en los mercados de corto radio, existe potencial en el mercado de largo radio. Ciertamente, algunos aeropuertos están ya estudiando el potencial de alimentar los vuelos de largo radio de Norwegian con pasajeros provenientes de vuelos de EasyJet y Ryanair. Esto podría cuestionar el statu quo actual y permitir el desarrollo de *hubs* de nueva generación. Algunas aerolíneas en red están tomando posiciones para lo que podría venir. Así, British Airways ha añadido asientos a los Boeing 777 que vuelan entre Gatwick y Estados Unidos para reducir sus costes por asiento, para poder ofrecer precios más ajustados y defenderse de las opciones que Norwegian ofrece en el aeropuerto.

Barcelona debería ir tomando nota, pues su diversidad de tráfico la hace candidata ideal para desarrollar un *hub* de nueva generación. |