

ACTUALIDAD ECONÓMICA

ANÁLISIS

PREMIOS

DOSIERES

NÚMEROS ANTERIORES



ANÁLISIS

VOLOTEA SE LA JUEGA EN LA DISTANCIA CORTA

BATIENDO LAS ALAS

Datos básicos de la aerolínea.

AVIONES
Número.

2012	9
2013	12
2014	15
2015	19

PASAJEROS
Millones.

2012	0,6
2013	1,4
2014	1,7
2015	>2,5*

RUTAS
Número.

2012	89
2013	100
2014	121
2015	159*

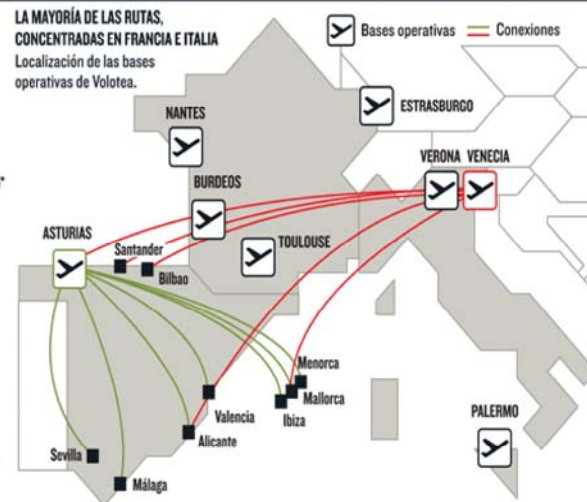
INGRESOS
Millones de euros.

2012	40
2013	109
2014	150
2015	210*

DESTINOS ESPAÑOLES A LOS QUE VUELAN SUS AVIONES: Asturias, Vigo, Santander, Bilbao, Zaragoza, Valencia, Alicante, Málaga, Sevilla, Menorca, Mallorca, Ibiza, Tenerife y Gran Canaria.

Fuente: Volotea.

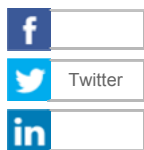
*Estimación.

LA MAYORÍA DE LAS RUTAS, CONCENTRADAS EN FRANCIA E ITALIA
Localización de las bases operativas de Volotea.


POR RAQUEL LANDER

Actualizado: 15/02/2016 11:08 horas

comentarios



EL FUNDADOR DE VUELING VUELVE A DAR EN LA DIANA CON UNA COMPAÑÍA QUE CONECTA CIUDADES MEDIANAS EN ESPAÑA, ITALIA Y FRANCIA. SALDRÁ A BOLSA EN CUANTO CEDA LA VOLATILIDAD DE LOS MERCADOS.

Cuando el carismático presidente de Planeta, **José Manuel Lara**, forzó en 2007 como primer accionista la salida de Carlos Muñoz de Vueling por discrepancias en la gestión, este emprendedor no quiso abandonar el sector aéreo. Su intención era repetir la aventura de montar desde cero otra idea empresarial. La típica actitud ante la vida de los americanos, herencia de su etapa como consultor de McKinsey en San Francisco.

Volotea empezó sus operaciones en abril de **2012** con parte del talento directivo que tenía Vueling. Por supuesto, con su otro gran socio en el proyecto, Lázaro Ros. Toda la estética y la forma de dirigirse al cliente tiene una música que recuerda mucho a esa frescura tan genuina de Vueling, solo que aplicada con un presupuesto mucho más reducido. Sin embargo, no se trata de ningún clon, porque sus modelos de negocio tienen poco que ver. Esta nueva compañía low cost no pretende robar

 Suscríbete

OTRAS NOTICIAS DE INTERÉS

- LA OBSCENA BAJADA DE PANTALONES DE RAJOY
- LA ESTRATEGIA DE ADIDAS
- SPORTACAM: LA NUEVA RED SOCIAL BASADA EN EL DEPORTE Y LA ALEGRÍA
- "A LOS OBREROS HAY QUE DECIRLES LA VERDAD AUNQUE LES DUELA" (PABLO IGLESIAS, EL BUENO)
- "EL 1% DEL PIB EUROPEO SE PIERDE EN LOS ATASCOS"

ÚLTIMA HORA

- 17:04** LOS MARCH VUELVEN A LA CARGA EN VISCOFÁN Y LLEGAN AL 7%
- 16:43** MARÍN QUEMADA DICE QUE EL PRECIO DE LOS CARBURANTES BAJA A UN RITMO "MÁS LENTO" DE LO DESEADO
- 16:39** ARCELORMITTAL BRILLA EN EL IBEX CON UNA SUBIDA DEL 6%

LO MÁS LEÍDO

- ¿EN QUÉ LUGAR DE ESPAÑA SE VIVE MEJOR?
- LAS HERENCIAS POR PACTOS SUCESORIOS EN VIDA NO TRIBUTARÁN COMO GANANCIA
- PODEMOS INCLUIR EL REFERÉNDUM EN CATALUÑA Y "OTRAS NACIONES" COMO IMPRESCINDIBLE PARA NEGOCIAR
- WHATSAPP PLANEA SUSPENDER LAS CUENTAS DE AQUELLOS USUARIOS QUE SEAN BLOQUEADOS POR SUS AMIGOS
- EL LADO BUENO DE LAS CAÍDAS BURSÁTILES

BLOGS ACTUALIDAD ECONOMICA

MIGUEL ÁNGEL BELLOSO

mercado a otras, sino más bien crearlo. "Su leitmotivo es precisamente operar rutas donde, o bien no vuela nadie, o prácticamente solo lo hacen las **compañías regionales** de aerolíneas de bandera, como Air Nostrum en el caso español, y a unos precios lógicamente más caros", explica un experto en transporte de una gran consultora española. Por ejemplo, conecta Málaga con Burdeos, Asturias con Venecia y Mykonos con Munich. La flota de Volotea está compuesta por aviones **Boeing 717**, que tienen capacidad para 125 plazas. Estos aparatos no son ni tan pequeños como los que vuela Air Nostrum ni tan grandes como los de Ryanair o easyJet.

Volotea tiene la sede en **Barcelona**, porque su padre intelectual y consejero delegado tiene su residencia allí. Sin embargo, ninguno de sus aviones despegan de la capital catalana. Su única base operativa española se encuentra en **Asturias**, a unos kilómetros de Avilés. Gracias a Volotea, los asturianos pueden viajar a ocho pequeñas y medianas ciudades españolas, y a Venecia como destino extranjero. La compañía conecta varios destinos peninsulares con Canarias y Baleares, como Vigo, Santander y Zaragoza. Sin embargo, la actividad española de Volotea no alcanza ni el 5%. Casi todo el negocio y la máquina de hacer dinero se encuentra en la vecina Francia, donde la penetración de las aerolíneas low cost es más reducida, y en Italia. Por ejemplo, conecta Praga con Burdeos y Nantes con Montpellier. En total, transporta pasajeros a 71 destinos europeos.

Volotea cuenta con bases operativas en Venecia, Verona y Palermo (Italia), Nantes, Burdeos y Estrasburgo (Francia) y Asturias. En seis de ellas, es la aerolínea con mayor actividad, por delante de easyJet, Vueling, Ryanair y Air France. La compañía ha anunciado que va a abrir próximamente su octava base en Toulouse.

Vueling comenzó volando desde Barcelona hacia el mundo y, hasta que no comenzó a abrir más bases, los aviones tenían que volver forzosamente a la capital. "En el caso de Volotea, la estructura de rutas no es tan radial, sino que tiene la forma de una malla. En ese sentido se parece a Ryanair. Eso suele facilitar que los aparatos vuelen de media más horas al año, uno de los baremos de rentabilidad más importantes de la industria", explica un consultor de aerolíneas.

Volotea tiene desarrollado un sistema bastante avanzado de análisis de la montaña de datos que ofrece la IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional) para minimizar el margen de error cuando decide abrir una ruta nueva. Los cálculos se hacen tomando como base la información de los pasajeros que ya viajan en ese corredor, pero haciendo escala (por tanto, pagando billetes más caros por culpa de la doble tasa aeroportuaria), y le aplican un factor multiplicador. Utilizando distintos modelos matemáticos, la compañía intenta hacer una estimación de cuántos viajeros nuevos podría captar con un vuelo directo. La segunda parte del trabajo consiste en dilucidar si esa demanda potencial sería suficiente para llenar aviones a diario, tres veces por semana o solo durante la temporada de verano. Una de las características de la actual

	Apuntes liberales de un chico de derechas EL FIASCO DE SÁNCHEZ
	FEDE DURÁN Coge el dinero y corre TYPICAL SPANISH
	MIGUEL ORS VILLAREJO El justo miedo PABLO IGLESIAS RELOADED
	G.E. El gurú enmascarado BREVE EXCURSO POLÍTICO-ESOTÉRICO:...
	FRANCISCO OLEO Economía con alma CÓMO HEMOS CAMBIADO

Volotea es, precisamente, que es bastante estacional. El grueso de su actividad se concentra demasiado en los meses de verano, cuando su plantilla se eleva a unos 600 empleados.

La compañía de Carlos Muñoz solo opera en **aeropuertos secundarios**. Desde ese punto de vista se trata de una compañía low cost en sentido estricto. Esto afecta también a los sueldos de los pilotos y de la tripulación. Todos los servicios de tierra, el llamado handling, están externalizados. Ryanair también volaba antes solo a aeropuertos secundarios, como el de Gerona. La diferencia es que no lo hacía porque tuviera interés en operar esos destinos, sino porque los derechos de vuelo eran más baratos que los de El Prat de Barcelona.

La base de costes de Volotea es bastante liviana, incluso comparada con otras empresas de su segmento. Solo el 28% de los costes son fijos. "Volotea es mucho más low cost de lo que lo era Vueling al principio", señala un antiguo empleado. En cuanto a los ingresos, esta aerolínea vende los típicos paquetes de habitaciones de hotel y coches de alquiler, pero no se trata de un auténtico supermercado a bordo, como en el caso de la irlandesa Ryanair. La compañía obtiene unos recursos importantes gracias a los acuerdos comerciales que alcanza con los aeropuertos para instalarse. Se beneficia del margen de negociación que existe fuera de España, donde la mayor parte de las veces el interlocutor no es la administración regional, porque la densidad de aeropuertos de propiedad privada, o al menos público-privada, es mucho mayor.

El tipo de viajero que embarca en sus aviones suele estar compuesto por muchos estudiantes Erasmus y una buena proporción de jubilados que quieren viajar desde el sur de Inglaterra, Francia o Alemania a cualquiera de las islas Baleares o a Canarias. Solo el 15% del pasaje coge estos vuelos por negocios, según sus números. Transporta más de 2,5 millones de pasajeros al año.

Como criatura empresarial, Volotea está inspirada en la estadounidense **Allegiant Air**. Sin embargo, no existe una relación accionarial como la que sí había entre Vueling y JetBlue.

El comienzo de sus operaciones ha coincidido con un escenario macroeconómico muy favorable. El precio medio del barril de Brent de **petróleo** lleva desde el verano de 2014 por debajo de los 100 dólares, un contexto inusualmente benigno. En estos momentos cotiza en mínimos históricos de 30 dólares. Según los informes estratégicos de los bancos de inversión, el crudo se recuperará muy moderadamente y no superará los 55-60 dólares de media durante 2016. Según el consenso del mercado, se esperan uno o dos años de tranquilidad para la industria aérea.

El combustible es el principal quebradero de cabeza de las cuentas de las aerolíneas y muerde de promedio el 40% de los ingresos. Cada compañía amortigua en mayor o menor medida ese impacto en función de la cantidad de coberturas que tenga contratadas contra la variación de precios. Muy probablemente, el hecho de que el combustible esté barato

haya sido decisivo para que, con tan solo cuatro años de operaciones, Volotea haya entrado técnicamente en **beneficios**. La compañía todavía no ha publicado el dato de cierre del ejercicio.

Se podría poner en cuestión cuánto ha influido el precio del combustible en las cuentas de la compañía, pero no la viabilidad del modelo de negocio, que hasta la fecha se ha mostrado efectivo. La compañía cuenta ya con 19 aviones Boeing 717, a los que se sumarán cuatro Airbus A319 este año, con la idea de ir dando el relevo a este nuevo fabricante. No es habitual contar con tantas aeronaves tan rápido. "Los fondos de capital riesgo [CCMP, Corpfin y Axis controlan el 74% del capital de Volotea] suelen ser muy disciplinados, y que participen en el proyecto y permitan este ritmo de crecimiento es una señal de solidez", observa un consultor.

Durante el desigual pulso que mantuvieron José Manuel Lara y Carlos Muñoz en Vueling en 2007, el primero acusaba al segundo de estar obcecado con no querer abrir la venta de billetes a las **agencias de viajes**. En el proyecto de Volotea, sin embargo, ha incorporado este canal comercial desde el principio. Tenía todo el sentido del mundo hacerlo, porque el modelo lo permite y lo aconseja. Un antiguo colaborador de Carlos Muñoz asegura que no es un ejecutivo personalista, o al menos mucho menos de lo que podía serlo en la época de Vueling, tal y como le recriminaba habitualmente Planeta.

Su corta historia hace inevitable que en Volotea se aprecie todavía cierta atención al detalle. Su mayor debilidad es la estacionalidad del negocio, ya que su actividad invernal es reducida. Su libertad de acción es mucho mayor que si estuviera integrada dentro de un gigante de la aviación, aunque al mismo tiempo eso la hace más vulnerable, le obliga a tener un programa de fidelización propio y no puede beneficiarse del tráfico de pasajeros de los vuelos de conexión.

El futuro pasa por la incorporación de cuatro aviones nuevos y por seguir ampliando el mapa de rutas. De momento, nadie le ha copiado. Volotea ha puesto las luces cortas sobre la bolsa y debutará en el parqué dentro de unas semanas, meses como mucho. Salir a cotizar era la posibilidad que contaba con más papeletas para financiar la historia de crecimiento de la aerolínea. "Me parece razonable e incluso conveniente. Los gestores actuales ya pilotaron en su día con éxito la salida a bolsa de Vueling y el capital riesgo encuentra así un cauce abierto para poder recuperar parte de la inversión, o como mínimo, no tener la necesidad de poner más dinero", señala un consultor aéreo. La operación está coordinada por los bancos JPMorgan y Morgan Stanley. Será una ampliación de capital con posterior venta de acciones restringida a inversores profesionales, según ha comunicado a la CNMV.

A pesar del aumento de la volatilidad, la bolsa española sigue estando barata y el dinero debería seguir acudiendo con alegría a las compañías ligadas al ciclo económico y al turismo, como las aerolíneas. Si Volotea quiere volar alto, la bolsa no va a ser quien ponga plomo sobre sus alas.

Noticias Relacionadas

[[NACE UNA NUEVA AEROLÍNEA CON SEDE EN BARCELONA](#)]

[[VOLOTEA RETRASA LA SALIDA A BOLSA POR LAS TURBULENCIAS DE LOS MERCADOS](#)]

Tags

Actualidad Económica Análisis

© 2016 Unidad Editorial Información Económica S.L. | [Términos y condiciones de uso](#) | [Política de privacidad](#) | [Política de cookies](#) | [Certificado por OJD](#) | [Publicidad](#) |

[Quiénes somos](#) | [Atención al cliente](#)

Clasificados Motor	Masters - Escuela Unidad Editorial	Coches - Marcamotor.com	Unidad Editorial
IGN España	Farmacia - Correo Farmacéutico	Enfermedades - Dmedicina	Medicina - Diario Médico
Trabajo - Expansion y Empleo	Hemeroteca	Pisos - Su Vivienda	El Mundo
FI - Marca	Ocio - Tiramillas	Madrid Fashion Week	Noticias de Agencias
Directorio Empresas	Directorio Autónomos	Directorio Ejecutivos	Diccionario Económico
Foro Legal en Portico Legal	Tienda de Golf	Fuera de Serie	Suscripciones Expansión