



ECONOMIA

El Mercat Únic desperta incògnites sobre la companyia aèria espanyola

Iberia s'asfixia en els aires lliures de 1993

La companyia aèria espanyola s'enfrontarà a la lliure competència de 1993, volant baix i amb números vermells. ¿Serà absorbida per alguna empresa més sana, o participarà en un dels grans consorcis aeris?

El 22 de juliol de 1992, la comunitat europea va autoritzar el lliurament de 120.000 milions de pessetes a Iberia mitjançant l'Institut Nacional d'Indústria. La raó per a aquest regal va ser que 1991 era el segon any en què l'empresa espanyola tenia pèrdues, concretament 52.000 milions de pessetes, el doble que l'any anterior, 23.000 milions.

Naturalment, això ha causat una gran preocupació en l'aerolínia espanyola, i, per això, la Comissió Europea, d'acord amb el Tractat de Roma, finalment ha decidit permetre la injecció de diners, encara que el *permís* no ha estat concedit sense la imposició d'algunes condicions. La més significativa de les quals ha estat que el capital no es pot utilitzar per ampliar la quota del mercat a Europa, ja que això entraria en conflicte amb l'esperit del Tractat, sinó per a una renovació de la flota. I, cal destacar-ho, aquesta renovació s'ha retardat massa, perquè Iberia

arrossega diversos problemes des del començament del decenni. En primer lloc, els avions utilitzats són els *avis* d'Europa, amb una mitjana d'edat de 16,4 anys. En segon lloc, i més important, hi ha la falta de productivitat en Iberia. A banda que, segons diuen, els pilots d'Iberia són els millors pagats d'Europa, hi ha una falta d'eficiència que genera un mal servei en els avions i en els aeroports, i, per descomptat, uns passatgers poc satisfets. Els equipatges que ixen de Barajas tenen tendència a fer les vacances separats dels seus amos. El fet, però, que mostra millor la situació actual en Iberia va ocórrer al juliol de 1991, quan els passatgers van decidir envair la pista de Barajas en protesta pel retardament de l'avió. Els passatgers, que no van creure l'excusa dels "vents entrecruats", van culpar Iberia. Aquesta companyia, al seu torn, va acusar el Ministeri de Transports, que l'havia criticat públicament pel deteriorament del servei. Picabaralles a banda, el fet

que encara perdura és que, entre els directius de la companyia i el ministeri, ningú pren les mesures necessàries per millorar les condicions de l'aeroport de Barajas.

La reconversió programada significarà despatxar 3.300 empleats, i uns altres 8.000 treballadors més es veuran afectats per reciclatges i canvis de lloc de treball, amb l'objectiu d'augmentar la productivitat en un 50%. Sense aquest augment en la productivitat, Iberia no podrà competir en la liberalització del mercat que començarà l'1 de gener del 1993.

En nou acord presenta regulacions sobre l'accés a les rutes aèries, i sobre les tarifes dels vols. A més, els governs no podran intervenir si les tarifes són excessivament baixes (*dumping*) o massa elevades.

Iberia està al cent per cent en mans de l'estat espanyol, i, per consegüent, la inversió més compatible va resultar ser de fons de l'INI, el màxim accionista d'Ibe-

ria. Es a dir, indirectament, seran els espanyols els que paguen la renovació de la companyia, perquè no es quede enrere en el mercat únic l'any que ve.

La liberalització de la competència significarà un estalvi ben clar per als consumidors, amb les empreses intentant atraure els passatgers amb trucs de màrqueting i retalls en les tarifes. Hi ha, però, una certa por que acompanya aquest "gran pas" per a la CE. ¿per què? Per veure la raó cal que mirem a l'altra banda de l'Atlàntic. A final dels anys setanta, les autoritats federals van decidir liberalitzar els aires nacionals dels Estats Units. En poc més de deu anys, hi ha hagut 200 empreses que ha fet fallida. I, alerta, que no són únicament les petites companyies les que han desaparegut, sinó també les grans aus com Pan Am i TWA, totes dues assimilades per les empreses predadores American Airlines i United Airlines, res-

pectivament. Els desitjos d'atraure i guanyar els passatgers que en molts casos han resultat superiors que els recursos disponibles. I ara, en el Nou Continent, es veu una guerra sagnant de preus mutilats i de joc brut. Com en la teoria evolucionista, es tracta de la supervivència dels més forts.

Llavors, ¿com es pot armar Iberia per a la batalla que s'acosta? Una de les solucions possibles és l'especialització. És a dir, s'han de crear companyies globals que donen servei per tot el món, i deixar a altres empreses les trajectòries locals i regionals. Els americans, que ja han començat aquest procés, han batejat aquests consorcis amb el nom de *mega carriers*. La veritat és que, a Europa, es van creant consorcis com aquests, com ara British Airways, que ha negociat amb la companyia nord-americana Northwest i després amb KLM. Les negociacions, però,

no han reeixit a concretar-se. No obstant això el joc encara no ha acabat, i podrà generar un dels esmentats *mega carriers*. Un altre podria estar encapçalat per Luftansa i inclouria US Air, Alaska Airlines, i Japan Airlines, així asseguraria les trajectòries transatlàntiques i orientals. Iberia, potser, s'uniria al consorci encapçalat per British Airways. Les negociacions no s'han tancat encara, però, amb una batalla de preus com aquesta, la necessitat de fusions sembla imprescindible per a la supervivència d'algunes aerolínies.

D'altra banda, empreses com Air France, Swiss Air o Alitalia poden decidir de seguir soles i convertir-se en companyies regionals.

Iberia, però, juga amb un altre avantatge que altres empreses europees no poden aprofitar: el continent d'Amèrica Llatina. L'estat espanyol, una vegada més, s'ha plantejat dirigir a aquest continent un



Iberia té els aparells més vells d'Europa.

PRATS I CAMPS

moviment d'expansió internacional. Iberia ha comprat un 30% d'Aerolíneas Argentinas, un 35% de Ladeco (Líneas aéreas del Cobre), de Xile, i ha adquirit l'aerolínia veneçolana Viasa. Antonio Cardelús, director general de la secció internacional d'Iberia, diu: "Volem dominar la zona... Hem de créixer, i on millor ho podem fer és a Iberoamèrica, on la gent està familiaritzada ja amb Iberia".

L'última novetat és que Iberia ha dut Aerolíneas Argentinas als números vermells des que està parcialment sota el seu control (uns 84.000 milions de pessetes de deute). És difícil, doncs, comprovar si aquesta "familiarització" serà beneficiosa. Igualment, queda en l'aire el futur d'Iberia enmig de la guerra comercial ja declarada.

Júlia Underdown