



Avió de la companyia Air Nostrum. La primera flota aèria valenciana compta amb tres aparells de facturació alemanya: una fita històrica, una aventura arriscada.

Una companyia aèria feta a mida

La família Serratosa ha posat en marxa Air Nostrum, companyia aèria que uneix algunes de les principals ciutats del país. És l'aportació valenciana a les infraestructures del corredor mediterrani.

"Tot un símptoma; mentre l'Europa econòmica abandona les antigues capitals imperials i estableix nous centres de decisió, el Govern espanyol opta, en la connexió de la xarxa del Tren de Gran Velocitat (TGV), per l'eix que va cap a Sevilla passant per Madrid, en lloc d'entrar per on calia: per la via oriental, ben coneguda dels cartaginesos". Amb aquestes frases, el sociòleg Rafael Lluís Ninyoles despatxava l'actualitat en què es va veure immers el seu llibre *El País Valencià a l'eix mediterrani*, que feia una lectura agosaradament moderna sobre l'articulació del territori valencià dins Europa: ara fa escassament dos anys, el debat entorn de les necessitats de millors xarxes viàries de trànsit entre les ciutats de l'eix mediterrani dels Països Catalans va experimentar un augment de temperatura inusitat a causa d'una decisió del Govern espanyol, en què desestimava l'opció que el TGV enllaçara també amb Barcelona fins Alacant. De fet, quan quedà confirmat que la línia que vindrà de Lió i travessarà l'eix dels Piri-

neus encaixarà a Madrid, sorgiren veus de desencís des de València, Perpinyà i Barcelona i coincidiren en la urgència de resoldre el dèficit d'infraestructures de transports que pateix la Mediterrània nord-occidental.

El juny del 1992, d'altra banda, la Comunitat Europea aprovava l'anomenat "tercer paquet aeri", un conglomerat de mesures aplegades sota l'objectiu de liberalitzar el sector del transport aeri, amb una vigència d'un quinquenni. La reconversió que aquesta acord imposa a les línies de vol europees, constitueix avui una de les revolucions empresarials que amb major força sacsegen el panorama econòmic internacional. Perquè quan la Comissió Europea de Transports llançava l'advertència que calia una major llibertat comercial i proposava la restricció de l'intervencionisme públic en les grans companyies estatals, encara pocs llegien que estava dictada l'actual crisi que travessen dolorosament l'Air France, la companyia belga Sabena, la portuguesa TAP o l'espanyola Iberia. Totes elles han passat durant aquesta dècada

per petites catàstrofes, superades amb injeccions institucionals de fins als 140 mil milions de pessetes amb termini del 1997, en el cas de TAP, o d'ampliacions de capital de 2.000 milions de francs, en el d'Air France. Pel que fa a Iberia, recordem el delicat ajustament de plantilla que afronten els treballadors, amb grans dosis de tensió davant la direcció de l'empresa.

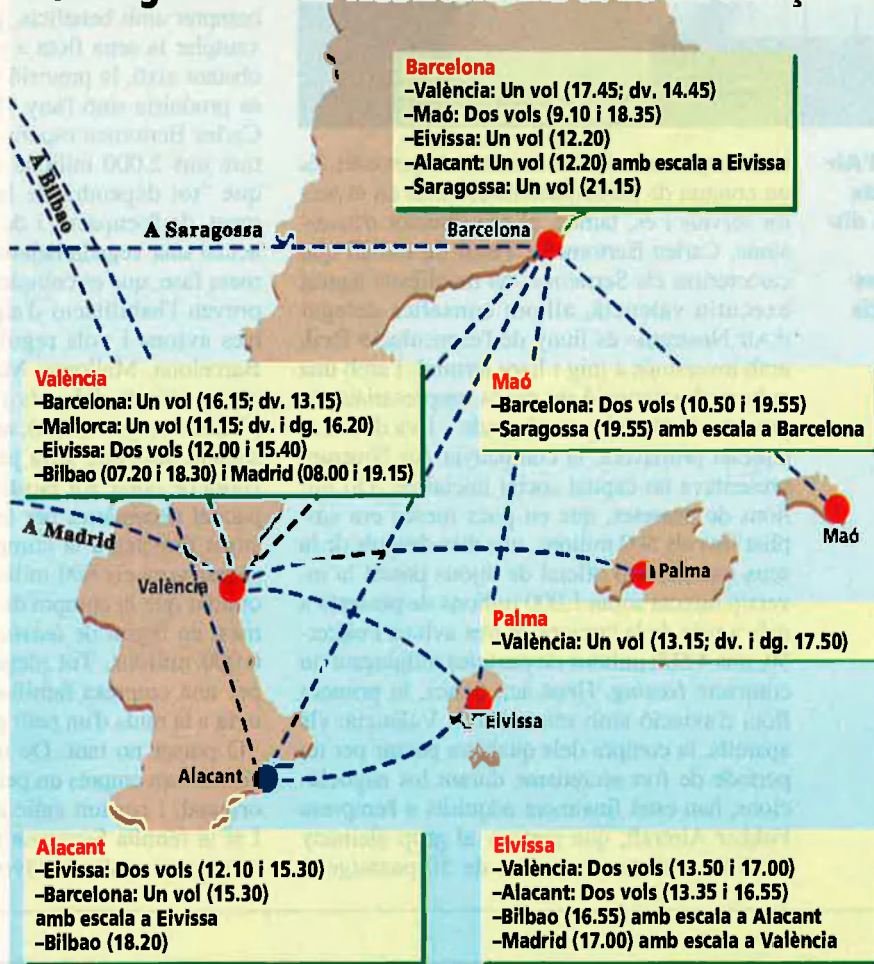
Hi havia, no obstant això, una fina esclatxa per on apunten darrerament les últimes temptatives de creixement en aquest àmbit d'activitat empresarial i que la Comissió esmentava simplement com una eixida aconsellable davant les previsions més fosques: l'especialització. Així, quan l'informe comunitari demanà la racionalització del servei aeri, la família valenciana Serratosa hi va llegir amb claredat que les línies d'abast regional podrien oferir una competència extraordinària dins el sector. I va posar mans en farina. Mentrestant continuaven apareixent les investigacions comunitàries sobre els problemes de comunicacions en faixes determinades del continent; i l'any 1993, un estudi de prospectiva mediterrània dirigit per Hugues de Jouvenel, delegat general de Futuribles International, descrivia amb una certitud colpidora l'estat de la qüestió:

"El corredor mediterrani disposa d'una sola autopista contínua, d'alts nivells de congestió, de línies de ferrocarril poc coordinades, d'aeroports amb poca oferta interna [...] que deixen sense possibilitats de desenvolupament la major part del territori".

No és gens estrany, doncs, que en la presentació oficial de la companyia d'aviació Air Nostrum —única de les seues característiques a l'estat espanyol—, el passat dia 13 a l'aeroport de Manises, el president de la Generalitat valenciana, Joan Lerma, acompanyara Emili Serratosa, el president de l'empresa valenciana Nefinsa, a la qual pertany el 80% de les accions

d'Air Nostrum. Perquè una línia privada de vols que lligue València amb Barcelona, Alacant, Palma de Mallorca, Maó i Eivissa en diverses combinacions amb altres ciutats de l'estat espanyol s'insereix de ple en l'esquina dorsal de qualsevol projecte de futur pel país. El president Lerma era, durant la conferència de premsa, lacònicament explícit: "Aquesta aposta arriscada millora la nostra capacitat d'unir punts de negoci, i representa un pas endavant bàsic per a la modernització de les comunicacions".

Vols regulars d'Air Nostrum fins al 25 de març



'Serratosa in heaven'

El febrer de 1994, el "Comitè de Savis", un grup de treball que l'any anterior havia aplegat el llavors comissari europeu de Transport, Abel Matutes, per tal que assessorara la Comissió Europea entorn de la liberalització del sector aeri, portava a Brussel·les l'informe dels 12 experts. En el resum de l'apartat de les conclusions, el comitè emetia una afirmació taxativa: "A Europa, no hi ha lloc sinó per tres companyies". A l'abril d'enguany, tanmateix, la família valenciana Serratosa trencava el silenci empresarial d'una època marcada per la crisi econòmica i anunciava el seu retorn a les grans iniciatives amb el naixement de la primera companyia aèria

del nostre país, l'Air Nostrum. El Clan Serratosa va crear Valenciana de Cementos i protagonitzà l'operació més important fins aquell moment del panorama econòmic nacional, amb unes xifres de 170.000 milions de pessetes quan en l'any 1992 van vendre les seues accions de Valenciana a la firma mexicana CEMEX. Avui són els amos de la corporació empresarial Nefinsa, que sorgeix precisament arran d'aquella venda, avui coneguda com una de les majors *opes* (oferta d'adquisició pública) hagudes a l'estat espanyol.

La mare de tots els projectes Serratosa, Nefinsa, és un capital de recursos propis que actual-



Tauell de facturació d'Air Nostrum a l'aeroport de Manises. La companyia disposa d'una plantilla de dues-centes persones i espera aconseguir beneficis cap a l'any 1996.

ment supera els 13.000 milions de pessetes, és un conjunt de participacions estables en el sector serveis i és, també, el seu director d'inversions, Carles Bertomeu: "l'estil de treball que caracteritza els Serratosos -ha manifestat aquest executiu valencià, alhora conseller-delegat d'Air Nostrum- és lluny de l'especulació fàcil, amb inversions a mig i llarg termini, i amb una cultura d'assumpció de riscos empresarials; és precisament l'estil que m'agrada". I va de bo; si aquesta primavera, la companyia Air Nostrum presentava un capital social inicial de 350 milions de pessetes, que en pocs mesos era ampliat fins els 500 milions, uns dies després de la seua inauguració oficial de dijous passat la inversió directa suma 1.000 milions de pessetes a més a més de la compra de tres avions Fokker-50, uns 4.500 milions de pessetes mitjançant un contracte *leasing*. Heus ací, doncs, la primera flota d'aviació amb seu social a València: els aparells, la compra dels quals va passar per un període de fort secretisme durant les negociacions, han estat finalment adquirits a l'empresa Fokker Aircraft, que pertany al grup alemany DASA. Amb una capacitat de 50 passatgers,

aquest tipus d'avió és el més corrent entre els vols regionals d'empreses centroeuropees del pes de Lufthansa o Swiss Air. El mes de setembre, Emili Serratosos responia amb satisfacció davant l'interès aixecat en els mitjans d'informació: "La constitució i la posada en marxa d'una companyia tan innovadora com aquesta és un projecte de molta complexitat. La veritat és que ho hem fet en un temps rècord, amb un esforç enorme, és clar".

Un pensat i fet, en tot cas, de gran altura. I, consegüentment, de molt de perill. Perquè Air Nostrum necessita aconseguir una ocupació del 65% durant sis mesos si és que vol comptar amb beneficis, però abans haurà d'expandir la seua flota a set avions. Encara, no obstant això, la previsió d'aquests beneficis no es produiria sinó l'any 1996. Per l'any que ve, Carles Bertomeu espera que Air Nostrum facture uns 2.000 milions de pessetes, i afegeix que "tot dependrà de la velocitat de creixement, de l'ocupació, i de l'adaptació de l'oferta actual una vegada hajam fet aparició". La primera fase, que es completarà al febrer de 1995, preveu l'habilitació d'aquesta flota inicial de tres avions i vols regulars des de València, Barcelona, Mallorca, Maó i Eivissa cap a les altres ciutats del país i encara amb Madrid i Bilbao (vegeu mapa); ara bé, per passar a una segona fase, que seria just el moment adient a l'hora de dotar Air Nostrum de la flota i la capacitat necessàries per tenir guanys, les inversions directes a la companyia aèria hauran de sumar vora els 600 milions de pessetes. Sense oblidar que la compra de quatre aparells de vol més, en règim de *leasing*, tindria un valor de 6.000 milions. Tot plegat, una gran aventura per una empresa familiar i una petita companyia a la mida d'un petit país.

O potser no tant. De moment, els Serratosos només han emprès un petit afany, un altre, gens original, i costum antic de la casa: fer negoci. I si la família Serratosos hagué de deixar el ciment, avui agafa els núvols. **Victòria Jiménez**

NO ALS JUDICIS



**NI TORTURA, NI PRESÓ
LLIBERTAT
PRESOS INDEPENDENTISTES!**

A LES PRESONS NO HI HA NADAL

Com cada any, els CSPPC et convoquem a les 24 h. **DEVAGA DE FAM.**
Des de les 20 h. del dia 23 a les 20 h. del dia 24 de desembre

✓ **CONCENTRACIÓ A LES 7 DEL VESPRE**
Vine a la Plaça de Sant Jaume de Barcelona

Ajudes econòmiques: "La Caixa" Compte corrent 3002-2200289783



CSPPC