

Atrapats fins que AENA no mogui fitxa

La fortuna de la nova Spanair ara es troba hipotecada per AENA. Sense poder gestionar professionalment l'oferta del Prat, poca cosa podrà fer Spanair. També serà vital el grau d'implicació de Star Alliance, i especialment de Lufthansa, per a configurar un hipotètic 'hub' del sud d'Europa.



EL TEMPS

El grup escandinau SAS ha venut el 80,1% del capital de Spanair a un consorci català encapçalat per Turisme de Barcelona i Catalana d'Iniciatives. Spanair forma part de la plataforma Star Alliance.

Spanair té una segona oportunitat. Condemnada a ser sempre la número dos de l'estat espanyol, a l'ombra d'Iberia, ara pot convertir-se en l'autèntica punta de llança de la revifada de l'aeroport de Barcelona. La possibilitat de ser la companyia de bandera de Catalunya i, a més, catapultar el Prat a la primera divisió internacional, bé ha valgut l'esforç d'un grup d'inversors encapçalat per Catalana d'Iniciatives i Turisme de Barcelona, que ha aconseguit el control del 80,1% de Spanair, fins ara a mans del grup escandinau SAS. L'oferta catalana per Spanair ha mobilitzat unes quantes desenes de companyies de sectors com ara l'hoteler, l'immobiliari i el dels transports.

Falta la tercera branca, la gestió. Amb l'adquisició d'una companyia convencional com Spanair, es completa una fase més del trencaclosques del Prat. Com explica Germà Bel, catedràtic d'economia de la UB, "per potenciar l'aeroport cal

tenir tres factors a favor: estar situat en un territori econòmicament i demogràficament potent, que una companyia convencional faci una aposta per tenir la seva base operativa en aquest aeroport i, finalment, que el gestor aeroportuari aprofiti al màxim les potencialitats. Doncs amb la compra de Spanair ja tenim dos factors. Ens falta el tercer, que és a les mans d'AENA".

De fet, el cas dels aeroports espanyols és pràcticament únic al món: són gestionats per un ens públic que impedeix que s'apliqui una política comercial específica a cada aeroport perquè puguin competir. En el cas de Barcelona, el fet que no hi hagi una gestió professional té un altre efecte pervers. AENA aplica a Barajas la política de donar prioritat a la companyia que faci una aposta més clara pel desenvolupament de l'aeroport, en aquest cas Iberia, que té un 23% del seu capital a mans de la Comunitat de Madrid i de l'Ajuntament. Però a Barcelona ofereix un tracte igual a totes les línies aèries, amb indepen-

dència del seu grau d'interès pel Prat. A tall d'exemple, la nova Vueling, que serà fruit de la fusió de Vueling i Clickair –en què Iberia tindrà el 43% del capital–, disposarà de la millor plataforma del corredor mediterrani a Madrid a la terminal Sud, tot i que només aposti per rutes curtes de punt a punt. Transportarà un de cada quatre passatgers que passin pel Prat des d'una pista privilegiada, i és probable que es creï un escenari de competència depredadora d'aquesta companyia respecte a Spanair.

Un projecte ambiciós. Tot i la rellevància econòmica i de país d'aquesta operació d'empresaris catalans, mentre la gestió de l'aeroport de Barcelona no sigui professional i es mantingui sota control centralista de l'estat, el nou projecte de Spanair per a l'aeroport català estarà lligat de mans i peus.

Durant les setmanes vinents se'n presentarà el pla d'actuació que, segons que han avançat els propietaris, se centrarà en la captació de vols de

llarg recorregut, en la cancel·lació de rutes deficitàries i en la reducció de costos. Els inversors també han avançat que l'aerolínia consolidarà la posició en les rutes actuals i bastirà una xarxa pròpia rendible amb més component internacional, alhora que explotarà els seus mercats naturals: Barcelona, Madrid, les Balears i les Illes Canàries.

L'actitud de Star Alliance serà clau. La gestió operativa de Spanair continuarà a càrrec de SAS, que de moment manté el 19,9% del capital, tot i que aplicarà un pla acordat amb Iniciatives Empresariales Aeronàutiques (IEASA), que també nomenarà el consell d'administració, el president i el primer executiu del grup. D'aquesta manera, Spanair tot just tindrà el 30% del seu capital a mans públiques, mentre que, abans de la compra, els governs de Dinamarca, Noruega i Suècia en controlaven el 50%.

El trànsit de Spanair a l'aeroport del Prat es manté estable des de fa anys, al voltant de quatre milions de passatgers anuals, xifra que l'ha situat en el segon lloc en quota de mercat, que ocupa, des de l'any passat, darrere d'una companyia de baix cost, Clickair. Spanair és, doncs, la primera companyia tradicional, en xarxa, integrada en una aliança que vola als cinc continents. Actualment,

té una quota de mercat del 13% a l'aeroport del Prat i té veu i vot en les exigències d'un gegant de l'aeronaútica: Star Alliance. Si aquesta xarxa global vol col·laborar-hi, el futur es presenta molt més plàcid per a la nova companyia catalana. Germà Bel apunta que "hem de veure en quina mesura aquesta aliança impulsarà vols de llarg recorregut des de Barcelona, fet que dependrà de si la demanda dóna perspectives de negoci i si Spanair ofereix bones connexions". Dins de Star Alliance hi ha companyies que no tenen cap aeroport de connexió a Europa, i podrien fer l'aposta per Barcelona, així com SkyTeam la va fer per Roma i OneWorld per Madrid.

Aquest expert en gestió aeroportuària posa èmfasi en el paper clau que pot tenir la companyia alemanya Lufthansa, que també forma part de Star Alliance, en la configuració d'un aeroport de connexió intercontinental del sud d'Europa. De fet, Lufthansa té un buit molt clar en l'oferta de vols, l'Amèrica Llatina, que podria cobrir amb més facilitat a través del Prat que no pas des d'Alemanya: "Volar des de Barcelona a l'Amèrica Llatina estalvia més de dues hores de vol, que en termes operatius representa un gran avantatge i, a més, quedaria cobert un nínxol de mercat no explotat i amb gran potencial", explica Bel.

Els nous propietaris de Spanair ja tenen si més no una declaració de bones intencions de l'aliança, que s'ha compromès a "ajudar a impulsar una millora contínua del *hub* de Barcelona". Spanair i Air Europa eren les úniques línies aèries que podien apostar pel Prat com a plataforma internacional d'operacions, i, entre totes dues, Spanair tenia un perfil encara millor, perquè té més dimensió i pertany a la primera aliança global del sector.

Certament, Spanair té moltes possibilitats i potencialitats per a sortir-se'n, però com que el mercat aeri de l'estat espanyol és una anomalia en el panorama internacional, per molta solvència professional que presentin els seus gestors i per molta il·lusió que desperti poder fer el gran salt amb l'aeroport de Barcelona, fins que AENA no mogui fitxa no s'avançarà.

També és cert, però, que l'esquema centralista de l'ens públic gestor d'infraestructures no es pot aguantar gaires anys més, perquè abans o després algú s'adonarà que si a tot el món s'aplica una gestió netament privada o a través de consorcis públics i privats, i els aeroports presenten resultats positius, bé deu ser indicador d'alguna cosa.

Gemma Aguilera

Breus

Barcelona crea un saló immobiliari de baix cost

Després del disgust del Bread & Butter i de la plantada d'algunes marques al Saló de l'Automòbil, Barcelona ha pres una iniciativa que serà vigent durant la crisi. Acollirà, entre el 12 i el 14 de juny, el primer saló de les oportunitats immobiliàries. Aquest saló de baix cost es vol erigir en punt de trobada entre venedors –tant empreses com particulars– i compradors –que també podran ser particulars o bé empreses que busquin oficines. El venedor haurà d'especificar el preu anterior i el rebaixat i s'hi preveuen descomptes fins al 30%.

El moble valencià deixa via lliure a la instal·lació d'Ikea

Ara sí. Després d'anys d'estira-i-arrotonsa, la multinacional Ikea ha aconseguit el vist-i-plau del sector del moble valencià per tal d'obrir la seua primera botiga al País Valencià. Per aconseguir-ho, l'empresa sueca ha signat un acord amb la patronal dels fabricants del moble, Fevama, i dels comerciants, Fecomvac, pel qual Ikea es compromet a tenir en compte els fabricants locals en la selecció de proveïdors. A més, Ikea hi col·laborarà en matèria de formació professional i efectuarà estudis per a reduir l'impacte de les noves fórmules



Un centre d'Ikea, a Catalunya.

comercials. La signatura ha comptat amb l'apadrinament de la Conselleria d'Indústria. Durant els mesos vinents, Ikea decidirà si s'instal·la a Alfafar o a Paterna, a l'Horta.