

# El millor que li podia passar a Spanair

La fusió d'Iberia amb British Airways no afecta el futur de l'aeroport de Barcelona, perquè la companyia espanyola ja fa temps que hi és residual, al Prat. Com sempre, només AENA pot barrar el pas a companyies com Spanair. Una fusió d'Iberia amb Lufthansa sí que hauria estat negativa per a l'aerolínia catalana.

**D**es de fa anys, l'ens públic AENA gestiona de forma centralitzada i sense criteris comercials els aeroports de l'estat espanyol. En el cas de Catalunya, la nova T1 a l'aeroport del Prat ha significat un baló d'oxigen, però ben aviat tornarà a ofegar-se si no es permet, mitjançant una política descentralitzadora, una gestió amb participació decisiva de les administracions catalanes i les forces econòmiques privades. Barcelona té potencial per a convertir-se en un aeroport de connexió intercontinental, però està lligada de mans i peus per Madrid. Si bé hi ha companyies disposades a tenir més presència a l'aeroport català, el poder de decisió absoluta d'AENA els ho impedeix. Cal pagar el peatge de Barajas. I tot allò que pugui perjudicar la companyia de bandera espanyola, Iberia, és directament curtcircuitat.

## La fusió influeix en el Prat?

Per aquest motiu, l'anunci de la fusió d'Iberia i British Airways ha suscitat dubtes sobre l'efecte que podia tenir en els plans de futur del Prat. El catedràtic d'economia de la UB Germà Bel és contundent a afirmar que "els efectes de la fusió a Barcelona són molt petits, perquè la posició d'Iberia al Prat ha esdevingut progressivament residual". De fet, la fusió amb la companyia britànica és només una operació empresarial que en principi beneficia els accionistes de les

dues aerolínies, sense repercussions visibles sobre els plans d'Iberia a Barcelona, que ja eren pràcticament nuls. D'una altra banda, British i Iberia fa temps que funcionen gairebé com si fossin una sola companyia en termes operatius de rutes, integrades dins l'aliança One World.

La paradoxa del Prat és que la companyia més residual pel que fa a qualitat de l'oferta amb valor afegit i de trànsit és la que rep un tracte preferencial. La presència d'Iberia al Prat es concreta principalment en Vueling, que gestiona vols directes de radi curt; amb Air Nostrum, que fa vols regionals i a aeroports secundaris d'algunes destinacions europees; i el pont aeri Barcelona-Madrid. Amb aquesta minsa oferta, AENA li ha atorgat els espais més competitius per al seu corredor amb la capital espanyola, de manera que fa més fàcil la connexió amb un altre aeroport, Barajas. Una operació d'*autodegradació* de l'aeroport català que fa anys que practica l'ens públic que gestiona aquestes infraestructures.

Al marge dels projectes d'Iberia, l'aliança One World també ha renunciat a una oferta de vols intercontinentals a Barcelona, amb excepcions molt concretes, com la d'American Airlines. A Catalunya hi ha massa crítica per a establir més vols intercontinentals, però mentre AENA mantingui el control sobre els aeroports i veti les polítiques comercials, serà difícil. Si de cas, les



EL TEMPS

oportunitats de Spanair en aquest sentit han de provenir de l'aliança Star Alliance. A Barcelona, les companyies més actives en el trànsit de llarga distància no pertanyen a Oneworld, sinó al grup en què és integrada Spanair. Pel que fa a l'aeroport de Barajas, reforçarà el seu pes d'oferta intercontinental, perquè Londres-Heathrow ja està molt



## No és una fusió “entre iguals”: els accionistes d'Iberia hi tindran un 45% de participació i els de British, un 55%

onistes d'Iberia hi tindran un 45% de participació i els de British Airways, en canvi, un 55%. Les decisions tampoc no es prendran a Madrid, que serà la seu social i fiscal de la nova companyia, sinó a Londres, on es duran a terme les principals funcions del nou *holding*, perquè s'hi emplaçarà la seu financera i operativa. Ambdues companyies addueixen raons estratègiques de pes en aquesta operació. L'acord també beneficiarà accionistes, clients i treballadors de totes dues empreses, que conservaran marques i operacions i distribuïran equilibradament rutes des dels *hubs* de Madrid i Londres.

La fusió entre Iberia i British Airways significa un pas important en el procés de concentració del sector. La nova aerolínia tindrà un paper cabdal en el tràfic entre Europa i Amèrica, per bé que continuarà essent una aliança de menor escala que SkyTeam i Star Alliance. Com explica Xavier Fageda, professor d'economia de la UB, “darrere de la fusió hi ha l'èxit de les companyies de baix cost en el radi curt. Això obliga les aerolínies de xarxa a centrar-se en la llarga distància, que els exigeix una dimensió considerable, perquè és el mercat de referència global”.

**La millor aliança per a Barcelona.** Iberia ha culminat l'operació amb British, però hi havia més possibilitats. Les més destacades, les de l'alemanya Lufthansa i la francesa Air France-KLM. Quina de les combinacions era la millor per als interessos de l'aeroport català? A parer de Germà Bel, sens dubte, l'acord amb els britànics. “El millor escenari per a Iberia ha estat fusionar-se amb British, i el pitjor escenari hauria

estat una fusió, per aquest ordre, amb Lufthansa o Air France-KLM”, assegura. Tant Lufthansa com Air France-KLM pertanyen a la mateixa aliança que Spanair, Star Alliance, de manera que si s'haguessin fusionat amb Iberia, aquesta companyia hauria passat a ser el braç operatiu de l'aliança a l'estat espanyol, i Spanair hauria quedat relegada a un segon terme. Ara, en canvi, com que British pertany a One World, la companyia catalana manté el paper clau en l'àrea del sud d'Europa. Si algun dels socis potents de l'aliança de Lufthansa i Air France-KLM volen bastir un *hub* intercontinental al sud d'Europa per canalitzar vols a l'Amèrica Llatina, Spanair i l'aeroport de Barcelona en són els gestors preferencials.

Tanmateix, hi ha un problema que caldrà resoldre. Des de l'aeroport del Prat no es pot volar a una vintena llarga de països, perquè no ho permeten diversos acords bilaterals signats per l'estat espanyol. Aquests acords, que en molt casos estableixen Madrid com a aeroport prioritari, inclouen un país europeu, sis de l'Amèrica Llatina, onze d'Àfrica, quatre del Pròxim Orient i un d'Oceania. Ja ho va denunciar ara fa uns quants mesos la Cambra de Comerç de Barcelona, que alertava que aquests convenis són un entrebanc per al desenvolupament de l'aeroport català com a *hub*. Si bé l'estat es va comprometre a renegociar aquests acords, el cas és que gairebé sis mesos després de fer-se pública aquesta llista no hi ha hagut cap moviment.

Ni a Lufthansa ni a Air France-KLM no sembla pas que la fusió d'Iberia i British Airways els perjudiqui gaire. Si de cas, com destaca el professor Xavier Fageda, Air France pot

congestionat, i a l'aeroport madrileny hi sobra capacitat, gràcies a la T4, gentilesa de l'estat per a Iberia.

**Els termes de la fusió.** Tot i que Iberia es refereix en tot moment a una fusió “entre iguals”, el fet és que en la nova línia aèria, que ja diuen que serà la tercera més gran del món, els acci-

## Des de l'aeroport del Prat no es pot volar a una vintena llarga de països, arran de convenis signats per l'estat espanyol



EL TEMPS

La terminal T4 a Barajas.

trobar-se amb una competència més vigorosa en el trànsit d'Europa cap a Sud-amèrica, on és un fort competidor d'Iberia. Lufthansa, en canvi, mantindrà intacta la posició privilegiada en el trànsit entre Europa i Àsia. I en el d'Europa als Estats Units hi ha espai per a moltes companyies aèries.

**L'aposta transoceànica de Spanair.** El full de ruta de Spanair comença a esbossar-se. En aquest sentit, acomplirà tot un seguit de canvis orientats a reduir despeses que implicaran un estalvi de 100 milions d'euros l'any. De fet, la companyia preveu d'obtenir beneficis el 2011, és

a dir, perdre-hi diners només durant dos anys d'ençà del canvi de propietat. Algunes de les retallades que ja ha aplicat Spanair són la reducció de flota –ha passat de 45 avions a 35–, la reestructuració comercial, la reducció de sous i la renegociació de convenis, i la supressió de rutes amb pèrdues, com ara els vols de Jerez amb Madrid i la capital catalana. Fa uns dies que el president de la companyia, Ferran Soriano, demanava que tothom entengués que “perquè aquesta companyia tingui futur, calen sacrificis”, amb referència a les retallades que s'apliquen. Va anunciar que el sanejament de l'aerolínia permetrà de “fer caixa” per inaugurar el vol Barcelona - Buenos Aires, que anirà seguit de més rutes intercontinentals. Mentre no comencen els vols transoceànics propis, Spanair negocia amb més companyies perquè volin a Barcelona, i “Spanair els omplirà els avions i gestionarà els bitllets”. El primer pas serà l'abril del 2010, quan la companyia catalana començarà a comercialitzar els vols de Continental Airlines amb Barcelona i Madrid. L'objectiu darrer és, com van reclamar acadèmics, empresaris i societat civil a l'acte del IESE, “un aeroport *hub*”, va sentenciar Soriano.

*Gemma Aguilera*

## Breus

### L'Ossa TR 280i rep un premi internacional d'innovació

La Motorcycle Design Association ha guardonat la marca catalana de motos, que va presentar el primer model de trial de la nova era Ossa a la Fira de la Motocicleta de Milà. El guardó reconeix l'escenificació del retorn d'Ossa i el compromís amb la innovació i el desenvolupament tecnològic. La producció d'aquest primer model, de dos temps i motor d'injecció, es farà a Girona i donarà feina a un centenar de persones. A principi del 2010 se'n posaran al mercat les primeres 1.200 unitats, que ja són venudes a distribuïdors d'arreu. El 75% de la producció es vendrà fora



Ossa TR 280i.

de l'estat espanyol: a països europeus i també a Austràlia, Nova Zelanda, el Japó i la Xina. A més a més, l'equip ja té al cap dues possibilitats que són en fase d'estudi tècnic, una dels quals acabarà materialitzant-se en una altra moto el 2011.

### Camps fa pressió per una fusió virtual de CAM i Bancaixa

La remor de fons a l'entorn de les caixes d'estalvis valencianes continua. La setmana passada, arran del suposat interès de Caja Madrid i CAM per convergir, el conseller d'Economia, Gerardo Camps, va deixar clar que una de les opcions que avalua la Generalitat és “la possible fusió entre les caixes valencianes”. L'operació podria fructificar a través de la fórmula virtual del sistema institucional de protecció (SIP), que permet a cada entitat de mantenir la marca, la personalitat jurídica, el negoci al detall i l'obra social. A l'operació podria afegir-s'hi Sa Nostra.