



Vols a preu d'or

La inversió de 140 milions de la Generalitat a Spanair és un gra de sorra en el gran desert en què habita la companyia espanyola. De manera directa o indirecta, els darrers anys Iberia i les seves filials han estat receptores de prop d'11.000 milions d'euros, en subvencions directes, contractes publicitaris i dues terminals al Prat i a Barajas al seu servei.

Els primers plànols de la T1 de l'aeroport del Prat duïen escrit el nom d'una companyia aèria als requadres que delimitaven els espais destinats als vols. Iberia. I no pas perquè els arquitectes triessin un nom a l'atzar, sinó perquè, efectivament, l'aerolínia pública privatitzada el 2001

té assignats, de manera irreversible, els drets sobre els millors espais i els slots d'un aeroport, és a dir, les plataformes més pròximes a les sortides i horaris d'enlairament i aterratge més concorreguts. Uns drets que atorga l'administració competent, en aquest cas, AENA, dependent del Ministeri

de Foment espanyol, i que no costen ni un cèntim a les companyies, perquè ho estableix la normativa europea. És, de fet, un dret de conquesta del primer que va arribar a col·locar la bandera, independentment que més tard s'hagi desentès totalment de la colònia, com és el cas d'Iberia a l'aeroport de Barcelona. És un privilegi gratuït per a aquesta aerolínia, que explica –subvencions milionàries a banda– per què té una posició hegemònica a tots els aeroports, sigui amb aquesta marca o amb Air Nostrum –filial de vols regionals– o Vueling –de la qual és l'accionista de referència.

“La gran quota d'Iberia al mercat espanyol es basa en aquests drets històrics. I el cas de l'aeroport del Prat és clar: quan Iberia abandona l'aeroport i hi col·loca la seva companyia de baix cost, Clickair, li cedeix gratuïtament aquests drets d'espais i de slots, que

Les companyies d'Iberia acaparen el 60% de la publicitat pagada per comunitats

li permeten de fer la gran expansió a Barcelona, fent la competència a Vueling, que s'acaba enfonsant. I amb l'aliança Clickair-Vueling, els slots i els espais passen a Vueling, que ja és candidata a ocupar l'espai de Spanair a l'aeroport del Prat. I tot plegat a cost zero. Fins al punt que Spanair, que hauria de ser la companyia de referència a Catalunya, queda relegada a uns espais i horaris menys competitius", explica Xavier Fageda, professor del departament de Política Econòmica de la UB i expert en aeronàutica.

En aquest escenari, Spanair veia com la flamant nova terminal li tancava les portes, des del primer dia, a la possibilitat d'esdevenir la companyia de referència a Catalunya. Qui hagi volat amb Spanair des de Barcelona es deu haver adonat que ha de recórrer una distància considerable fins a arribar a la porta d'embarcament, i que els horaris de vols no són precisament els millors. "Aquest privilegi de Vueling no explica el fracàs de Spanair, però n'és un ingredient més. Es fa difícil d'acceptar que si la companyia espanyola de referència té tots els privilegis del món, la companyia de referència catalana no comptés per a res al seu aeroport principal", remarca Fageda.

Dues terminals a la carta. Iberia té una quota de mercat del 60% a l'aeroport de Barajas, i concentra bona part de les seves operacions importants a la T4. La terminal, inaugurada el febrer del 2006 en plena bombolla d'inversions públiques, va costar a AENA 5.800 milions d'euros, una quantitat que l'estat espanyol, propietari de l'ens gestor dels aeroports, sabia que era a fons perdut. Barajas, com el Prat, arrosseguen pèrdues històriques que fan impossible de recuperar la inversió. De fet, el 2010 l'aeroport madrileny va perdre 134,72 milions d'euros (212,76



Iberia té els millors espais i horaris a tots els aeroports d'AENA, un privilegi històric que s'afegeix a les subvencions oficials i encobertes que nodreixen tant Iberia com Air Nostrum i Vueling.

el 2009) i l'aeroport de Barcelona va presentar uns nombres vermells de 73,88 milions el 2010 (45,58 el 2009). Això vol dir que les inversions fetes en aquestes infraestructures, que en el cas de la T1 de Barcelona –inaugurada el juliol del 2009– s'enfilen a 3.000 milions d'euros, engreixen el deute d'AENA, que a hores d'ara ja supera els 12.000 milions d'euros.

Sobre el paper, la construcció d'aquestes infraestructures no afavoreixen Iberia, sinó qualsevol companyia que operi en aquests dos aeroports, on les taxes que paguen les aerolínies són les més baixes d'Europa, entre un 200% i un 300% més baixes que els

aeroports de referència de les capitals. En canvi, en aeroports secundaris com ara Girona les taxes que paguen les companyies i els usuaris es disparen. El resultat és que AENA, que rep els ingressos precisament de les taxes aeroportuàries, no recupera la inversió perquè els dos aeroports principals de l'estat espanyol tenen taxes simbòliques. Això explica per què uns altres aeroports tenen unes taxes tan inflades: AENA intenta traslladar els costos de les obres faraòniques a unes altres infraestructures. D'aquest sistema de taxes, en treu més profit que ningú l'aerolínia dominant, que, casualment, és Iberia.



El febrer del 2006, els qui eren màxims representants de l'executiu espanyol, d'AENA i de l'Ajuntament de Madrid passen per la T4 de l'aeroport de Barajas durant la inauguració.

“Les tarifes d’operació baixes beneficien les línies aèries que hi operen i, en el cas de Madrid, Iberia és absolutament hegemònica, de manera que podem afirmar que, a la pràctica, AENA dona un subsidi implícit de grans proporcions a Iberia, que controla Barajas. I, en el cas de Barcelona, aquest subsidi va més repartit, però hi tenim una Vueling forta, amb els millors espais i horaris, que se’n beneficia molt, d’aquesta incomprendible política d’AENA”, argumenta Germà Bel, catedràtic d’economia de la UB. Bel recorda que “les assignacions dels millors slots i els espais no es poden quantificar, perquè són de franc, però aporten un gran

benefici a qui els posseeix, que té una posició de domini al mercat i s’aprofita més de totes les infraestructures que es paguen amb diner públic”.

La mamella Air Nostrum. A aquests beneficis que no es poden quantificar per la magnitud, cal afegir-hi les subvencions directes que rep el grup Iberia, en el qual hi ha Vueling i Air Nostrum. Un informe de la Comisió Nacional de la Competència revela que entre els anys 2007 i 2011, les comunitats autònomes i els ens locals i provincials van desembutxacar 247 milions d’euros en acords de promoció comercial amb aerolínies, en rutes que

L’estat es va gastar 1.362 milions en subvencions per a privatitzar Iberia entre el 93 i el 96

operen en una quinzena d’aeroports, entre els quals no hi ha Barcelona. I casualment, la companyia que s’enduu el 50% del pastís és Air Nostrum, seguida dels 22 milions que arreplega Vueling. La resta –com Spanair, Air Europa i Air Berlin– no arriben als 5 milions d’euros cadascuna, i per a Iberia toquen 700.000 euros. Ryanair és, després d’Air Nostrum, la segona més subvencionada a través d’aquest sistema de publicitat, amb 62 milions d’euros. Si sumem les companyies que hi ha a l’òrbita del grup Iberia, els contractes publicitaris en quatre anys han aportat un ingrés net de 146 milions d’euros. A tall d’exemple, només els governs de Castella i Lleó, Aragó i Galícia es van gastar 140 milions d’euros en convenis de promoció turística amb línies els darrers quatre anys, el mateix import que ha invertit la Generalitat en Spanair com a accionista.

Les xifres més obscenes, per la desproporció respecte al volum de passatgers, apareixen a Castella i Lleó. Al període 2007-2011, els quatre aeroports d’aquella comunitat van rebre, de la mà del govern autonòmic i d’ens provincials, un total de 84.279.616 euros, que van anar a parar quasi íntegrament a Air Nostrum, la filial regional d’Iberia, companyia que opera la majoria dels vols dels aeroports de Lleó, Salamanca, Valladolid i Burgos. Al rànquing de comunitats autònomes que inverteixen en publicitat a les aerolínies, el segon lloc l’ocupa Aragó, que ha destinat en quatre anys 34.051.333 euros a la promoció turística a l’aeroport de Saragossa –zero euros per al seu segon aeroport, Osca-Pirineus. El tercer lloc l’ocupa Galícia, amb una inversió publicitària de 22.697.422 euros als aeroports de Vigo, Santiago de Compostel·la i la Corunya (la majoria de rutes hi corresponen a Iberia, Air Nostrum i Vueling). Catalunya va des-

El resultat d'una discriminació històrica

Dades del 2011	BARAJAS	EL PRAT
Total de passatgers	49 milions	38,6 milions*
Passatgers origen/destinació BCN/MAD (2010)	35,5 milions	35 milions*
Vols intercontinentals per setmana (previsió estiu 2012)	422	114
Vols intercontinentals per setmana d'Iberia (previsió estiu 2012)	199	2
Ràtio de seients oferts en vols intercontinentals**	4,4	1
Treballadors aeroport	42.000	20.000
Llocs de feina generats	170.000	120.000
% sobre la població activa de la comunitat autònoma	8,9%	3,8%
% sobre PIB comunitat autònoma generat per l'aeroport	11%	6,2%

*Inclou els aeroports de Girona i Reus. **No inclou l'Àfrica del Nord

Font: INE, Aena, OAG novembre 2011

tinar en aquests quatre anys 17 milions d'euros a aquests contractes amb companyies que operen a Reus i a Girona, no pas al Prat, de manera que Spanair no en va ser beneficiària.

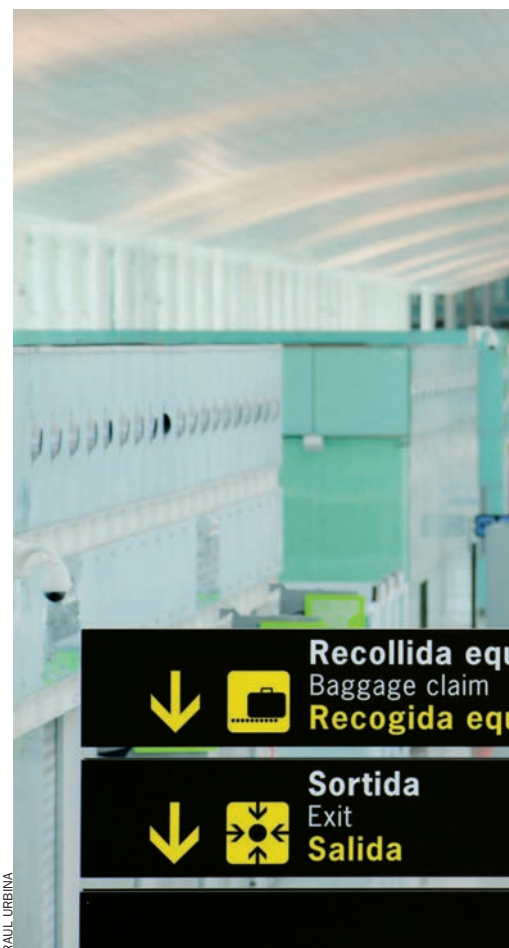
Air Nostrum, que té un contracte amb Iberia que fixa freqüències i rutes, lliura part dels seus beneficis a la matriu. Vueling, on Iberia té el 46% de les accions, fa igual. Però en el cas d'Air Nostrum encara hi ha una altra via de subvenció sucosa: els vols insulars que presta com a servei públic obligatori, que reben una subvenció total de 402 milions d'euros inclosos als pressupostos generals de l'estat per a descomptar als passatgers un 50% del preu. Aquest total es reparteix entre Air Nostrum, Air Europa, Binter Canarias i una companyia d'helicòpters de Ceuta. Prop de 200 milions d'euros van directament a Air Nostrum.

Finalment, Turespaña ha dedicat els darrers quatre anys deu milions d'euros a campanyes de promoció turística als avions, dels quals 7,5 han anat a parar a la caixa d'Air Nostrum. Dels 2,5 milions restants, ni un sol cèntim no ha anat a Spanair.

Privatització a preu d'or. Iberia va ser, fins el 2001, una companyia pública. I, com a tal, va rebre grans injeccions de diner públic per a garantir-ne la supervivència malgrat els pessims resultats que obtenia. Abans

de la privatització, l'estat espanyol havia injectat 1.362 milions d'euros per a la reestructuració de la companyia de bandera. Aquesta inversió, de proporcions insòlites, va servir, entre més coses, perquè Iberia concentrés les seves rutes a l'aeroport de Barajas. Avui, Caja Madrid és el principal accionista del capital d'International Consolidated Airlines Group (IAG), la societat resultant de la fusió entre Iberia i British Airways, amb un 12,06% de les accions. Això significa, ras i curt, que Iberia continua gaudint de l'aurèola pública, perquè Caja Madrid, ara integrada al SIP Bankia, continua essent controlada per les administracions públiques madrilenyes.

Fent comptes aproximats –i tenint present que ni tan sols la Comisión Nacional de la Competencia, com explicita al darrer informe d'ajudes públiques del novembre del 2011, no disposa de totes les xifres de diners que han anat a parar a les aerolínies–, el grup Iberia ha rebut directament o indirectament uns 11.000 milions d'euros si comptem des de que va començar el procés de privatització. Als 1.362 milions injectats entre el 1996 i el 1999 hi hem d'afegir uns 700 milions provinents de contractes publicitaris declarats, ajudes a Air Nostrum per a rutes insulars de servei públic i un pessic de Turespaña. I, en el capítol d'intangibles, hi podem afegir els 9.000 milions d'euros que ha



RAUL URBINA

Iberia i Vueling tenen els millors espais i horaris a Barcelona i Barajas per dret històric

posat AENA per a fer la T4 de Barajas i la T1 de Barcelona, que serveixen els interessos del grup Iberia: hi té els espais i horaris preferents, de manera que deixa en un clar desavantatge els competidors. I la xifra encara s'engreixa més si hi sumem l'estalvi derivat de la subvenció implícita que significa que AENA fixi tarifes tan baixes justament als dos aeroports de més trànsit, que controla Iberia directament o a través de Vueling.

Els vols a preu d'or d'aquesta companyia els han pagats entre tots els contribuents de l'estat espanyol. I nin-



La T1 de Barcelona també reserva els millors espais i horaris per a Vueling, que va heretar els drets d'Iberia, amb la fusió amb Clickair. Spanair hi havia quedat relegada des del primer dia.

gú no sembla queixar-se'n. Per contra, l'allau de crítiques per la inversió de la Generalitat a Spanair, cent vegades inferior, i no a fons perdut sinó com a capital inversor amb expectativa de recuperació i fins i tot d'obtenció de beneficis, ha esdevingut una arma contra Catalunya, que disparen tant des de dins com des de fora.

Sigui com sigui, els experts coincideixen a assenyalar que la política aeroportuària espanyola es basa en la subvenció i no pas en el foment de la competitivitat. "Hi ha una mena de subsidi general de les administracions públiques a les aerolínies, perquè l'empresa que gestiona els aeroports, AENA, acumula un deute de 12.000 milions d'euros, i aquest deute és conseqüència directa d'inversions brutals que s'han fet a favor d'aerolínies –clarament Iberia i la seva filial Air Nostrum a tots els aeroports– i de taxes molt baixes que també les afavorei-

xen", diu Xavier Fageda. El catedràtic de la UB Germà Bel remarca que "era evident que l'aportació financera a Spanair per part de la Generalitat no anava enlloc des de feia temps, però el panorama de les aerolínies té implícita una política de subsidis. I atacar la companyia catalana per aquest motiu, si resulta que l'import és a anys llum dels diners que reben unes altres companyies, no és raonable".

De fet, a tot el món hi ha moltes companyies aèries que són propietat dels estats i, en conseqüència, subvencionades en massa. És el cas, per exemple, de TAP Portugal, South African Airlines i Egyptair, amb un cent per cent de capital públic. Croatia Airlines, amb un 94%, Adria amb el 87% de capital públic i Air New Zealand, amb un 75%. LOT amb un 68%, i Singapore, amb el 55% de propietat pública. I Air China, que és de propietat estatal en un 52%. En el cas d'Air

France, l'executiu francès hi manté una participació del 15,7%.

Iberia Express matarà Air Nostrum? Constatat el fracàs de Vueling com a alimentadora del hub de Madrid, i atès el rendiment negatiu d'Air Nostrum en algunes rutes, el grup Iberia tornarà a intentar l'experiència del baix cost, aquesta vegada amb la marca Iberia Express, amb què el grup pretén estalviar uns 100 milions d'euros respecte a les operacions actuals. Com explica Xavier Fageda, aquesta alimentació de Madrid ha fracassat perquè "les taxes tan baixes han permès a les companyies de baix cost d'instal·lar-se còmodament a Barcelona i a Barajas, de manera que s'han menjat mercat a aquests dos alimentadors d'Iberia". A parer seu, Iberia Express no tindrà un camí fàcil, però sí que constata que en cas que el model de negoci tingui èxit, "Air Nostrum partirà molt, perquè deixarà de tenir sentit per a Iberia", i no en descarta un final amarg a termini mitjà.

De fet, Iberia Express ja ha fet públiques les primeres rutes que operarà, després de l'anunci de fallida de Spanair. Enllaçarà Palma, Maó i Eivissa amb Madrid entre els mesos de març i octubre, i això significa que la companyia percebrà part de les subvencions del Ministeri de Foment espanyol per a vols considerats de servei públic obligatori. Amb aquesta operació, que s'afegeix a la presència d'Air Nostrum, el grup Iberia controlarà bona part del pastís d'aquestes subvencions.

Iberia, Vueling i Ryanair han estat les companyies que més han atacat el govern de la Generalitat per la seva aportació a Spanair. Justament, les tres companyies –juntament amb Air Nostrum– que més diner públic han rebut en forma de subvencions directes de l'estat o encobertes rere suposades grans campanyes publicitàries pagades per les administracions autonòmiques i les diputacions.

I ara l'executiu espanyol, després de la caiguda de Spanair, ha fet una crida a les autonomies perquè no subvencionin "les aerolínies que exerceixen una competència ruïnosa", en referència als operadors de baix cost.

Gemma Aguilera