

Opinió

Sobre SPANAIR

La desaparició d'una línia aèria impulsada per la societat civil catalana, pel Govern de la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona i institucions públiques i semipúbliques ha suposat una desil·lusió perquè suposa el fracàs explícit d'un projecte suportat per molts i compartit per una majoria de la població.

La raó d'aquest suport social i polític rau en la voluntat d'aconseguir més connectivitat de l'Aeroport de Barcelona amb el món i, singularment, amb destinacions transoceàniques d'Amèrica i d'Àsia. Aquesta és una necessitat real per al desenvolupament de Barcelona i Catalunya en l'àmbit dels negocis, la cultura, la recerca, l'educació, la comunicació, el comerç i també el turisme.

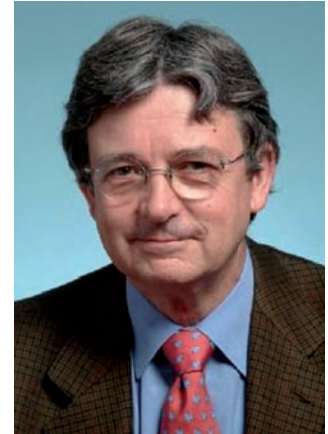
Spanair, quan va ser adquirida, era una línia aèria no d'àmbit transcontinental, sinó domèstic i europeu. Si es volia utilitzar per incrementar la connectivitat de Barcelona, era obvi que havia de ser profundament transformada, però era una bona plataforma si s'acceptava la necessitat de reestructurar-la; fer-ho de bell nou era més difícil.

A les línies aèries amb vols transcontinentals, les pèrdues en els vols de curt recorregut es compensen pels beneficis obtinguts en el de llarg. És cert també que els passatgers de les línies de curt recorregut que alimenten les de llarg no volen el mateix servei que les de baix cost, perquè és aquell un passatger més lligat als viatges de negoci, que requereix i paga un servei que no vol el de les línies de baix cost, per a qui el preu ho és tot.

La conclusió és clara: la xarxa de curt recorregut de Spanair tenia sentit si alimentava al de llarga distància, però no si havia simplement de competir amb el baix cost.

El benefici net de les línies aèries està al voltant del 0% respecte de les vendes en els últims deu anys, variant entre el +2% i el -2% en funció de les regions. Guanyen lleument les línies aèries asiàtiques i perden les europees i les americanes. Els beneficis acumulats, és a dir, la suma dels beneficis i pèrdues experimentades per totes les línies aèries del món en aquests darrers nou anys ha estat de -2 BU\$. Del 1999 al 2003 van ser de -4 BU\$. Així, doncs, en els últims quinze anys les línies aèries han perdut -6 BU\$ o el -1% de les vendes acumulades del període.

Les línies aèries, tant a Europa com als EUA, estan subsidiades pels governs. Els ajuts rebuts a fons perdut per Air Lingus, Air France, Air Itàlia, British Airways, Iberia, Luftansa, Olympic, Quantas i TAP han suposat, del 1990 al 2008, 14 BU\$.



En aquest mateix període, línies tan diverses com Air Canadà, Air Newzealand, Asiana, Brussels Airlines, Croatia Airlines, SAS o SWISS han rebut subsidis per valor de 4 BU\$. És a dir, els subsidis a l'explo-tació són una constant del negoci -també passa

amb les línies aèries asiàtiques i de l'Orient Mitjà però, en aquest cas, les economies poc transparents d'aquests països les fan inidentificables i desconegudes-.

Aquesta és la regla d'or del transport aeri arreu i és aquesta la raó per la qual els estats subsidien un sector permanent en pèrdues en un mercat progressivament més dur per la major competència, l'encariment del preu del petroli i, en certes rutes, l'excés d'oferta.

La recent desaparició de Spanair ha generat dos comentaris reiteradament repetits en els mitjans: la companyia no tenia beneficis perquè estava mal gestionada, i els empresaris que la van impulsar i hi van invertir pensaven fer beneficis que no s'han produït. Els fets, és a dir, la situació estable i permanent del sector, que no les opinions, desmenteixen en gran manera aquestes afirmacions.

L'experiència de Spanair és clara. Es pot tenir una línia pròpia que faci connexions transcontinentals des de Barcelona. Això requereix el compliment de dues condicions: que es compti amb un capital públic/privat d'uns 500 M d'euros i que el govern estigui a llarg termini compromès a ajudar la companyia en els moments de crisi cíclics de l'economia, per mantenir un servei que sempre serà útil per al territori atès l'ingrés econòmic que genera, però que pot ser deficitari per a la línia aèria. Fer-ho de vell nou és probablement més fàcil que a través de la transformació d'una companyia existent perquè no es tenen costos de transformació, els nivells de sous i despeses no són alts perquè no vénen del passat i s'eviten ineficiències que, per competir ara, necessiten eliminar-se si es parteix d'una línia existent. Per tant, res essencial no s'ha perdut. Es pot tornar a intentar perquè certament és aquest un projecte de país. La qüestió és saber si a llarg termini -ara la crisi ho fa especialment difícil- hi ha la voluntat social i la determinació política per fer un projecte important per al desenvolupament i la consolidació de l'economia catalana. Fracassar té un únic avantatge: s'aprèn per al futur i, si l'experiència s'aprofita i s'estructura, es pot tenir èxit on abans no se n'ha tingut. ■

Joaquim Coello Brufau. *Enginyer*