LOS MANIPULADORES

https://www.alfdurancorner.com/articulos/los-manipuladores.html

Focus: Política

Fecha: 07/02/2012

A raíz de la caída de Spanair, que en el año 2009 (bajo el control de la escandinava SAS) estuvo a punto de presentar estado de quiebra, el sector "amarillista" de los medios de información (la práctica totalidad de la fauna mediática) ha desinformado sistemáticamente sobre lo que ha conducido a la compañía a un proceso de liquidación. Ya llevaban tiempo preparando el terreno y presentando la opción catalana como una borrachera nacionalista (catalana, por supuesto). En este caso no hay duda sobre si son unos ignorantes o son unos necios. Son ambas cosas a la vez.

En el 2009, el ochenta por ciento de las acciones de Spanair fueron adquiridas por un euro (asumiendo el pasivo correspondiente) por un grupo de instituciones y particulares, lideradas por la propia Generalitat de Catalunya. La idea, que tenía su lógica estratégica, era hacer de la compañía un motor de cambio con pedigrí catalán, aprovechando el resquicio que ofrecía el gobierno del señor Rodríguez Zapatero, que se había comprometido a privatizar una parte de la gestión del aeropuerto del Prat. La combinación de ambas cosas podía permitir transformar el Prat en un **hub** intercontinental, que es una condición necesaria para atraer inversiones en el área metropolitana de Barcelona de aquellas compañías multinacionales de carácter globalizador.

Se insufló dinero y Spanair creció, e incluso atrajo el interés por el Prat de otras compañías saneadas, como Singapore Airlines. Pero no era suficiente, y es por ello que la dirección de la empresa y su principal accionista institucional (la Generalitat) iniciaron un proceso para buscar un socio de referencia que pudiera cumplir el objetivo fijado. No había que buscarlo ni en Europa ni en América (pues la mayoría de compañías estaban muy tocadas financieramente) sino en otros territorios. Un buen partner que cumplía los requisitos era Qatar Airlines. Se empezaron las negociaciones para consumar un proceso de integración. Era sabido que con ello se abriría la caja de los truenos. Porque, ¿quiénes eran los principales enemigos de este proyecto y por qué?.

Vayamos por partes:

1). El negocio del transporte de pasajeros por avión es una **commodity** (mercancía genérica de poco valor añadido). El único atributo es el precio. Luego, la competitividad viene por economías de escala. Los especialistas del sector dicen que el umbral de rentabilidad empieza a partir de 50 millones de pasajeros anuales.

2). Es por eso que en los últimos años hemos presenciado un conjunto de alianzas entre compañías bandera (la mayoría privatizadas) para conseguir volumen: British-Iberia-Tap, Air France-KLM-Alitalia, Delta-America, Turkish-LOT, etc.

3). Estas compañías ven como amenaza el progreso de las compañías de los emiratos árabes (Qatar, Abu-Dabhi, etc.), que cuentan con sobrados recursos, al tener como accionistas a los "fondos soberanos" de sus países. Están además creciendo por absorción de otras compañías: Berlin Air, Cargolux, etc. Se tenía que hacer lo que fuera para bloquear su expansión.

4). Para este menester podían contar con la ayuda de las "low-cost", muchas de las cuales son filiales de europeas históricas (como es el caso de Vueling respecto a Iberia), que podían hacer el juego sucio que conviniera.

5). Fue así como estas últimas presentaron una denuncia ante la Comisión Europea por las prácticas de Spanair, que según ellas recibía ayudas de la Administración Pública Catalana, lo cual estaba prohibido por las normas comunitarias. No tenían en cuenta que en este caso la Generalitat de Catalunya era accionista de Spanair y, como tal, tenía perfecto derecho a efectuar un préstamo de accionista, como contempla la legislación sobre sociedades anónimas.

6). Es evidente que la reclamación fue acogida calurosamente por el Comisario de la Competencia (señor Almunia), destacado militante socialista, que además representa los intereses del Estado Español. Se iniciaba pues un proceso de investigación, cuyo desenlace era imprevisible, y que podía suponer una sanción administrativa importante.

7). Orquestadamente, la nueva ministra de Fomento del PP (señora Pastor) anuló el futurible de privatizar parte de la gestión del aeropuerto del Prat (que no la propiedad), con lo que desmontaba la idea del **Hub** intercontinental. El binomio Qatar-Prat se quedaba sin base. La señora Pastor, muy educadamente, declaró que Barajas y el Prat debían "complementarse" y no competir entre ellas. Esto significaba degradar el papel del Prat frente a Barajas.

8). El aeropuerto de Barajas no es un **Hub**, es un **Fortress Hub**. Este código concede a una compañía una posición dominante en el aeropuerto, con un montón de ventajas que se pueden dimensionar económicamente. En Barajas, Iberia es la reina y el resto son invitados marginales. Gracias a esta acción política, el aeropuerto de Barajas proporciona el 11% del PIB de la Comunidad de Madrid. Si el aeropuerto del Prat entrara en competencia directa (gracias a un **Hub**), Barajas perdería cuota de mercado.

9). Ante tantas presiones, Qatar ha decidido abandonar el proyecto. Seguirán abriendo rutas, pero no en el espacio hispánico.

10). Vueling, Ryanair y el resto de los "low-cost" han tomado rápidamente la cuota de Spanair, tal como estaba previsto. Es un bello caso de la "libre competencia" que tanto pregonan los modernos neoliberales.

11). AENA es un monopolio público (que tiene la propiedad y gestión de los aeropuertos españoles). Es un caso singular en Europa. Sólo Rumania reproduce este modelo. De nuevo "libre competencia".

12). La Generalitat de Catalunya, entre inversión directa y préstamos, ha destinado 140 millones de euros a Spanair. Esta

cantidad no llega al 1% del impuesto especial que los catalanes pagan año tras año a través del “déficit fiscal” (17.000 millones de euros aproximadamente), que los políticos españoles califican como “solidaridad inter-territorial”.

13), Algunos politicastros del Parlament de Catalunya quieren que se abra una comisión de investigación sobre este asunto. Me pregunto porqué no la abren sobre el 99% de los ingresos que vuelan de nuestras arcas y de los que nadie responde.

En España se festeja el hundimiento del barco y la “quinta columna” catalana se siente satisfecha ante el resultado final del episodio.

Me dan tanto asco los unos como los otros.

