

Precios de altos vuelos

GERMÀ BEL

(Publicado en *El País*, Cataluña, 19.01.2001)

En el fragor de la fusión de Endesa e Iberdrola ha pasado desapercibida otra operación de concentración empresarial que, aunque menos espectacular, es de altos vuelos: la absorción de Air Europa por Iberia. Sin embargo, sus efectos negativos sobre los precios de los vuelos entre destinos españoles pueden ser importantes. Y, a un plazo más largo, esta absorción puede contribuir a debilitar la centralidad relativa de Cataluña en el contexto de España. Veámoslo.

En noviembre Iberia anunció la existencia de conversaciones para la compra de Air Europa. El 25 de enero acabará el plazo que ambas compañías se han dado para concluir sus negociaciones y comunicar su decisión a las autoridades de defensa de la competencia. Si la operación se lleva a cabo, Iberia pasará a concentrar más del 80% del tráfico aéreo español. Su cuota de mercado será incluso mayor en los vuelos desde Barcelona a destinos españoles.

En la actualidad los vuelos interiores regulares desde Barcelona se reparten entre Iberia (69%), Air Europa (14%), Spanair (14%) y algunas compañías extranjeras (3%). La compra de Air Europa dejaría a Iberia con el 83% de la oferta de vuelos interiores desde Barcelona, y su hegemonía actual adquiriría rasgos de monopolio. La monopolización sería más acentuada en los destinos con mayor tráfico: Madrid, Baleares, Bilbao, Sevilla. En el caso insular, la cuota de Iberia en los vuelos a Palma de Mallorca, Menorca e Ibiza crecería del 45% al 77%.

Como es habitual en muchas concentraciones, la operación es defendida con apelaciones a la globalización y al aumento de tamaño para competir en un mercado abierto (aunque Iberia ya es socia de gigantes como British Airways y American Airlines en la alianza Oneworld, que concentra más del 13% del tráfico aéreo mundial regular). Pero, estas motivaciones, aun si fueran reales, no son las únicas. La prensa económica informó el 27 de diciembre de una carta remitida por el director general de Iberia a los empleados del grupo. La misiva señalaba abiertamente la estrategia defensiva subyacente en la absorción: “Este año estamos perdiendo dinero en el mercado nacional debido a la exagerada sobreoferta y a la guerra de tarifas”. Es decir, que se trata de comprar para eliminar competencia.

Así, Iberia reforzaría su posición de dominio por el efecto conjunto del aumento de cuota de mercado y la desaparición de una competidora. Esta disminución de la competencia resultaría en un aumento de los precios pagados por los pasajeros. No sólo en las tarifas publicadas de vuelos regulares; sino, sobre todo, con la reducción de las ofertas de precios en las rutas monopolizadas, y la disminución del número de plazas reservadas para tarifas económicas. Además, podría reducirse la frecuencia de vuelos y por tanto las posibilidades de elección horaria.

La absorción de Air Europa por Iberia comporta perjuicios muy claros para los consumidores. Si ambas compañías culminan la operación, el Tribunal de Defensa de la Competencia deberá analizarla y evaluar sus efectos restrictivos. Algunas medidas, como la venta en el mercado de los *slots* (derechos de aterrizaje y despegue) para vuelos interiores que ahora tiene Air Europa, asignándolos a compañías distintas de Iberia, ayudarían a preservar el grado de competencia en las rutas afectadas por la absorción.

Por su parte, en cuanto responsable último de la autorización, el gobierno central debe ser sensible a estos perjuicios y resistirse a las tentaciones de favorecer la concentración. Estas tentaciones pueden ser dos: primero, la curiosa práctica “liberal” de favorecer la existencia de “campeones nacionales” que financian sus aventuras

internacionales con beneficios extraordinarios en España; segundo, aumentar el valor de mercado de Iberia a través de la obtención de posiciones de monopolio. Es oportuno recordar que el Estado posee todavía del 54% de la compañía, cuya privatización es inminente. Y, como es bien sabido, la venta de un monopolio genera mayores ingresos que la venta de una empresa abierta a la competencia.

Por último, sería deseable que el gobierno de la Generalitat prestase más atención a esta concentración. Por una parte, por sus efectos sobre la competencia en destinos de alto interés para Cataluña, como Madrid, Baleares, Andalucía Occidental y el País Vasco. Por otra, porque sus efectos serán particularmente negativos para los territorios periféricos, cuyo tráfico peninsular es más dependiente del avión.

José María Aznar anunció en su investidura de abril el impulso de “una red ferroviaria de alta velocidad que, en diez años, situará a todas las capitales de provincia a menos de cuatro horas del centro de la península”. Este diseño radial implica que todas las ciudades de más de 200.000 habitantes estarán a menos de tres horas de Madrid en tren, tiempo de viaje que ya es competitivo con el avión. Por tanto, Madrid quedará más liberada de la dependencia del avión. Sin embargo, para las ciudades de la periferia peninsular, como Barcelona, sus viajes en tren a otras ciudades periféricas quedarán muy por encima de las tres horas. Por tanto, se verían más perjudicadas a largo plazo por un monopolio en los vuelos interiores. Sería, sin duda, otra contribución a la pérdida de centralidad económica de Cataluña. Y ya van...