

EL TURISME I L'OCUPACIÓ

ERO D'EXTINCIÓ

ORIZONIA	Orizonia	PLANTILLA: 5.000
	3.500 acomiadats	Els 1.500 restants passarien a Barceló i Globalia per venda
AENA	AENA	PLANTILLA: 16.000
	1.600 acomiadats	
Iberia	Iberia	PLANTILLA: 20.000
	3.807 acomiadats	
Air Europa	Air Europa	PLANTILLA: 3.000
	129 acom.	Rebaixa de sou dels pilots
Paradores	Paradores	PLANTILLA: 3.000
	350 acom.	Tancament temporal de 20 paradores (177 baixes voluntàries)

ERO TEMPORALS

Barceló	Barceló	DEL 3-10-2012 AL 16-3-2013
	1.000 afectats	Reducció de jornada i salari fins al 25%
VIAJES El Corte Inglés	Viajes El Corte Inglés	DURANT EL 2013
	4.800 afectats	Reducció del 20% de la jornada
Halcón i Travelplan (Globalia)	Halcón i Travelplan (Globalia)	DEL 19-12-2012 AL 30-5-2013
	2.500 afectats	Reducció de jornada i salari del 25%
Ecuador (Globalia)	Ecuador (Globalia)	DEL 19-12-2012 AL 19-12-2013
	300 afectats	Reducció de jornada i salari del 25%



MANIFESTACIÓ DELS TREBALLADORS D'IBERIA PER L'ERO AL PRAT, DIVENDRES PASSAT. FOTO: DANNY CAMINAL

La caiguda del consum intern és un last per a les empreses turístiques

El descens de la demanda espanyola contribueix a accelerar la presentació d'ERO en el sector // Els expedients d'Iberia, Orizonia, AENA i altres empreses afectaran quasi 10.000 llocs de treball

SALVADOR SABRIÀ
BARCELONA

La locomotora econòmica del sector turístic té el motor gripat. La principal causa és la forta caiguda del consum intern que ha acabat afectant amb molta força la demanda espanyola de viatges. Al final, ha repercutit en els comptes de resultats de la majoria d'empreses vinculades directament amb el sector: companyies hoteleres, agències de viatges i empreses de transport, amb un paper destacat de les aerolínies i de l'ens que gestiona els aeroports, AENA.

Entre l'expedient de regulació d'ocupació que afecta aquest organisme (1.500 persones), els macroexpedients d'Iberia (3.800 llocs de treball) i els problemes d'Orizonia (prop de 3.500 treballadors), i altres de posats en marxa en empreses del sector durant els últims mesos s'arribarà a la xifra de 10.000 llocs de treball en joc.

Per José Luis Zoreda, vicepresident d'Exceltur, lobby del qual formen part les grans firmes del sector turístic, aquestes xifres són la trista constatació d'una advertència que aquesta organització està llançant des que va començar la crisi econòmica: el sector turístic no viu només de l'increment d'arribades de visitants estrangers, sinó que depèn gairebé en la mateixa proporció del turisme intern. I aquest es troba en caiguda lliure.

«Calculem que l'any 2012 el que nosaltres xifrem com a PIB turístic va experimentar un retrocés de l'1,6%, perquè el 0,4% d'increment de l'activitat per l'augment de la despesa estrangera va ser insuficient per compensar la caiguda del 3,1% del nacional», explica Zoreda.

Els efectes d'aquest fre de la locomotora turística «ara es visualitzen amb molta més claredat amb les crisis d'Iberia i d'Orizonia», afegeix el directiu, encara que reconeix que

números vermells IAG PERD 120 MILIONS

El pròxim 28 de febrer el consorci IAG, format per Iberia i British Airways, té previst presentar les xifres del balanç de l'exercici 2012. Segons les últimes previsions oficials de la companyia, presentades el dia 9 de novembre, el grup calculava que tancaria l'any 2012 «amb unes pèrdues de les operacions al voltant de 120 milions d'euros». I advertia que aquesta previsió «no tenia en compte l'impacte dels plans de reestructuració de la companyia Iberia».

Segons els mateixos comptes presentats a la CNMV, en els nou primers mesos de l'exercici 2012, IAG va obtenir un benefici de 17 milions d'euros. British Airways va obtenir un benefici de les

operacions de 286 milions d'euros, mentre que Iberia va registrar unes pèrdues de les operacions de 262 milions.

El 12 de febrer, IAG va iniciar el procés formal de l'expedient de regulació d'ocupació amb un pla que suposa una reducció de plantilla de 3.807 persones. També es va fixar un termini de consultes de 30 dies. La resposta dels treballadors va ser la convocatòria de 15 dies de vaga. El Govern ha intentat fer de mediador en el conflicte, tant per la importància simbòlica que dona a Iberia com pel fet que la nacionalitzada Bankia continua sent el primer accionista de l'aerolínia, tot i que els socis britànics tenen majoria.

darrere d'aquestes dues hi ha problemes estructurals.

Per al lobby turístic, la duresa dels últims ERO demostra també que «es necessita una profunda revisió del model turístic i de la política de transport, perquè s'acomodi més a les necessitats del sector». Així, considera un greu error el fort increment de tarifes d'AENA aplicades en aquest exercici, per molt que l'ens gestor insisteixi que són de les més baixes d'Europa.

L'EFECTE TAXES // El principal client de l'aeroport de Barajas és Iberia. A l'increment de tarifes se suma el del preu dels carburants, el descens del turisme espanyol, la competència de l'AVE en algunes de les seves línies més rendibles, com la Madrid-Barcelona, i la caiguda dels vols a l'Amèrica Llatina per l'impacte de la crisi en els immigrants.

Aquestes complicacions són més difícils d'afrontar per una aerolínia

Les agències atribueixen la crisi d'Orizonia a una mala gestió

► Rafael Gallego Nadal, president de la Confederació Espanyola d'Agències de Viatges, adverteix que la crisi del grup Orizonia només s'ha fet més evident amb la caiguda del consum nacional, però que les principals raons s'han de buscar en una mala gestió de la companyia des de fa anys. «No és una crisi que ha arribat de sobte. Té un deute que ronda els 1.000 milions, 680 dels quals són amb la banca, 200 amb hotels i la resta amb centrals de reserves, agències i clients, i aquestes xifres no es generen en cinc anys, són el resultat d'una mala estratègia basada en una guerra de preus insostenible», assevera.

► Respecte al futur de la plantilla del grup, Gallego és relativament optimista i considera que més de la meitat del personal podrà recol·locar-se en el mateix sector, ja que diverses firmes del grup tenen molt valor. Entre d'altres, va esmentar Orbest o alguna de les seves filials, Condor Vacaciones, els hotels Luabay i una part de la xarxa d'agències Vibo.

que arrossega problemes de fons des de fa anys, amb un estructura salarial superior a la de la seva competència i una flota excessiva per a la demanda actual.

«La situació de la companyia és molt complicada», adverteix el professor de política econòmica de la UB i especialista en temes de transport Xavier Fageda. Segons la seva opinió, i en contra del que afirmen els sindicats, les dificultats d'Iberia novènen de la fusió amb British Airways sinó de l'«excessiva envergadura de l'aerolínia». A més, hi ha la seva incapacitat per reaccionar davant la competència en el mercat interior –línies de baix cost i AVE– i davant la pressió d'Air France i Air Europa per endur-se una part del passatge cap a l'Amèrica Llatina.

SUBSISTÈNCIA EN PERILL // Davant la vaga dels empleats d'Iberia, la mesa de Turisme, formada per una trentena d'empreses turístiques espanyoles, va advertir que la duresa d'aquesta mesura en una empresa que té tantes pèrdues podria «posar en perill la subsistència de la companyia».

Per Fageda, Iberia «és viable» si fa un ajust contundent. Coincideix amb Exceltur que endarrerir el procés serà contraproduent, per molt que hi intervingui el Govern. Fins i tot Fageda adverteix que quan IAG controli totalment Vueling no és descartable que es pugui arribar a treballar a Espanya només a través de la filial. =