

EL TURISMO Y EL EMPLEO

ERE DE EXTINCIÓN

	Orizonia 3.500 despidos	PLANTILLA: 5.000 Los 1.500 restantes pasarían a Barceló y Globalia por venta
	AENA 1.600 despidos	PLANTILLA: 16.000
	Iberia 3.807 despidos	PLANTILLA: 20.000
	Air Europa 129 despidos	PLANTILLA: 3.000 Rebaja de sueldo de los pilotos
	Paradores 350 despidos (177 bajas voluntarias)	Cierres temporales de 20 paradores

ERE TEMPORALES

	Barceló 1.000 afectados	DEL 3-10-2012 AL 16-3-2013 Reducción de jornada y salario de hasta el 25%
	Viajes El Corte Inglés 4.800 afectados	DURANTE EL 2013 Reducción del 20% de la jornada
	Halcón y Travelplan (Globalia) 2.500 afectados	DEL 19-12-2012 AL 30-5-2013 Reducción de jornada y salario del 25%
	Ecuador (Globalia) 300 afectados	DEL 19-12-2012 AL 19-12-2013 Reducción de jornada y salario del 25%



MANIFESTACION DE LOS TRABAJADORES DE IBERIA POR EL ERE EN EL PRAT, EL PASADO VIERNES. FOTO: DANNY CAMINAL

El desplome del consumo interno lastra a las empresas turísticas

El descenso de la demanda española contribuye a acelerar la presentación de ERE en el sector

Casi 10.000 empleos quedarán afectados por expedientes entre Iberia, Orizonia, AENA y otros

SALVADOR SABRIÁ
mediterraneo@elperiodico.com
BARCELONA

La locomotora económica del sector turístico tiene el motor gripado. Y la principal causa es la fuerte caída del consumo interno que ha acabado afectando con mucha fuerza a la demanda española de viajes. Al final, ha repercutido en las cuentas de resultados de la mayoría de empresas vinculadas directamente con el sector: compañías hoteleras, agencias de viajes y empresas de transporte, con un papel destacado de las aerolíneas aéreas y del ente que gestiona los aeropuertos, AENA.

Entre el expediente de regulación de empleo que afecta a este organismo (1.500 personas), los macroexpedientes de Iberia (3.800 empleos) y los problemas de Orizonia (cerca de 3.500 trabajadores), y otros puestos en

marcha en empresas del sector en los últimos meses, se rondará la cifra de 10.000 empleos en juego.

Para José Luis Zoreda, vicepresidente de Exceltur, lobi del que forman parte las grandes firmas del sector turístico, estas cifras son la triste constatación de una advertencia que esta organización está lanzando desde que empezó la crisis económica: el sector turístico no vive solo del incremento de llegadas de visitantes extranjeros, sino que depende casi en la misma proporción del turismo interno. Y este se encuentra en caída libre.

"Calculamos que en el 2012 lo que nosotros ciframos como PIB turístico tuvo un retroceso del 1,6%, porque el 0,4% de incremento de la actividad por el mayor gasto extranjero fue insuficiente para compensar la caída del 3,1% del nacional", explica Zoreda.

números rojos PÉRDIDAS DE 120 MILLONES

El próximo 28 de febrero el consorcio IAG, formado por Iberia y British Airways, tiene previsto presentar las cifras del balance del 2012. Según las últimas previsiones de la firma, presentadas el 9 de noviembre, el grupo calculaba que cerraría el 2012 "con unas pérdidas de las operaciones en torno a 120 millones de euros". Y advertía de que esa previsión "no tenía en cuenta el impacto de los planes de reestructuración de Iberia".

Según las mismas cuentas presentadas a la CNMV, en los nueve primeros meses del 2012 IAG obtuvo un beneficio de 17 millones de euros. British Airways obtuvo un beneficio de las operaciones

de 286 millones, mientras que Iberia registró una pérdida de 262 millones.

El pasado 12 de febrero, IAG inició el proceso formal del expediente de regulación de empleo con un plan que supone una reducción de plantilla de 3.807 personas. También se fijó un plazo de consultas de 30 días. La respuesta de los trabajadores fue la convocatoria de 15 días de huelga. El Gobierno ha intentado mediar en el conflicto, tanto por la importancia simbólica que da a Iberia como por el hecho de que la nacionalizada Bankia es el primer accionista de la aerolínea, aunque los socios británicos tienen mayoría.

Los efectos de este freno de la locomotora turística "ahora se visualiza con mucha más claridad con las crisis de Iberia y de Orizonia", añade el directivo, aunque reconoce que detrás de ambas hay problemas estructurales.

REVISAR EL MODELO // Para el lobi turístico, la dureza de los últimos ERE demuestra también que "se necesita una profunda revisión del modelo turístico y de la política de transporte, para que se acomode más a las necesidades del sector". Así, considera un grave error el fuerte incremento de tarifas de AENA aplicadas en este ejercicio, por mucho que el ente gestor insista en que son de las más bajas de Europa.

El gran cliente del aeropuerto de Barajas es Iberia. El alza de las tarifas se suma al de los carburantes, al descenso del turismo español, la competencia del AVE

Las agencias atribuyen a una mala gestión la crisis de Orizonia

►► **Rafael Gallego Nadal, presidente de la Confederación Española de Agencias de Viajes, advierte de que la crisis de Orizonia solo se ha hecho más evidente con la caída del consumo nacional, pero las principales razones hay que buscarlas en la mala gestión. "No es una crisis que ha llegado de repente. Tiene una deuda de 1.000 millones, de los que 680 son con la banca, 200 con hoteles y resto con centrales de reservas, agencias y clientes, y estas cifras no se generan en cinco años, son el resultado de una mala estrategia basada en la guerra de precios insostenible", dice. Sobre el futuro de la plantilla, Gallego cree que más de la mitad del personal podrá recolocarse en el sector.**

en algunas de sus líneas más rentables, como la Madrid-Barcelona, y la caída de los vuelos a Latinoamérica por el impacto de la crisis en los inmigrantes. Complicaciones que son más difíciles de afrontar por una aerolínea que arrastra problemas de fondo desde hace años, con un estructura salarial superior a la de su competencia y una flota excesiva para la demanda actual, a la que ahora le cuesta reaccionar.

"La situación de la compañía es muy complicada", advierte el profesor de política económica de la UB y especialista en temas de transporte Xavier Fageda. Para este especialista, y en contra de lo que afirman los sindicatos, las dificultades de Iberia no vienen de la fusión con British Airways sino del "excesivo tamaño de la aerolínea"; la incapacidad de reaccionar ante la competencia en el mercado interior ante las líneas de bajo coste y el AVE; y por la pérdida de clientes hacia Latinoamérica, sumada a la presión de Air France y de Air Europa hacia este destino.

SUBSISTENCIA EN PELIGRO // Ante la huelga de los empleados de Iberia, la Mesa de Turismo, formada por una treintena de empresas turísticas españolas, advirtió de que la dureza de esta medida en una empresa que tiene tantas pérdidas podría llegar a "poner en peligro la propia subsistencia de la compañía". ≡