

MOMENTO EMPRESARIAL

Alfonso Tulla

Vuelo rasante

Por fin, Iberia despegó en Bolsa. No ha sido el gran vuelo, pero después de dos años de empezar su privatización con la entrada de dos importantes socios industriales extranjeros –British Airways y American Airlines–, y continuarla, en marzo de 2000, con la incorporación de los socios institucionales españoles –BBVA, Caja Madrid, Logista, El Corte Inglés y Ahorro Corporación–, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) ha decidido hacer una Oferta Pública de Venta (OPV) del 54 por 100 del capital restante, pase lo que pase.

Buscando la coyuntura ideal, seguramente se ha ido a salir al mercado bursátil en el peor momento, ya que lleva un año largo que no levanta cabeza. Además, últimamente la compañía de bandera española, que transporta 27 millones de pasajeros al año, había sufrido un deterioro de imagen por la huelga de celo de los pilotos, hasta tal punto que el precio definitivo fijado ha tenido que ser político, 1,19 euros, y, por supuesto, muy por debajo de la horquilla que inicialmente se barajaba por la SEPI y las entidades coordinadoras –BSCH y Merrill Lynch–, establecida entre 1,71 euros (285 pesetas) y 2,14 euros (356 pesetas), que ya era un precio de partida casi un 30 por 100 inferior al pagado hace poco más de un año por los accionistas del citado núcleo estable.

Menos mal que, en los últimos momentos previos a la salida, se logró completar el tramo institucional, aunque para ello se tuviera que reducir su porcentaje a favor del tramo minorista. Además, hay que mencionar que el personal empleado ha ampliado su participación del 6 al 9 por 100, siendo de esperar que la asociación de pilotos haya asumido buena parte de este porcentaje, buscando mantener aún algunos de los privilegios pasados.

El precio rebajado a 1,19 euros (198 pesetas), que fue recortado el primer día –3 de abril– en un 6 por 100, la promesa de un pronto reparto de dividendo, que ya alcanzará a los nuevos accionistas, y algún otro estímulo, como el descuento diferido del 10 por 100 para los empleados o unas posibles *stock options* para el personal, permiten esperar que no sean estos inversores los que se salgan a la más mínima plusvalía, con la consiguiente turbulencia de la cotización, nada buena para el futuro de esta compañía que, paradójicamente, está mejor valorada que sus competidoras más inmediatas, Air France y Lufthansa, en sus respectivos mercados de capitales.

El boom logístico

Uno de los sectores productivos más afectados por el impacto de las tecnologías de la información y las comunicaciones está siendo el logístico, aunque el efecto se encuentre en la fase inicial. El servicio logístico ya no es el mero transporte de mercancías, sino todo un proceso integrado de flujos de mercancías y de información, que forma parte de la cadena de valor.

Según el "Anuario del Transporte 2000", editado por el periódico especializado "Transporte XXI", en España existen más de 200 empresas que se autodefinen operadores logísticos, si bien la normativa legal los denomina almacenistas–distribuidores, pero por sí solas, las diez primeras compañías del ranking por volumen de facturación sumaron en 1999 más de 562.500 millones de pesetas, copando la mayor parte del mercado (un 88 por 100 de la facturación total).

En cuanto al origen de las diez primeras compañías del ranking sectorial, la mitad son de capital español y el resto francesas y holandesas, una concentración que demuestra, con

la notable excepción de la primera, Logista (filial de Altadis, resultante de la fusión de Tabacalera y Seita), la debilidad del tejido logístico nacional y el retraso que España presenta, respecto a otros países europeos, en la subcontratación de estos servicios por las empresas cargadoras, que aquí no sobrepasa el 18 por 100.

La atomización del sector, donde muchas empresas controlan pequeñas partes, está desembocando en un ciclo de fusiones y reagrupamiento empresarial, cuyo último ejemplo importante ha sido la compra por el Grupo L. Santos de la división logística de Aldeasa a principios de este año. Sin embargo, se puede decir que atraviesa un momento dulce porque la globalización de la economía y la generalización del comercio electrónico, además de la situación geográfica estratégica, conforman unas oportunidades muy relevantes de cara al futuro y se espera que el mercado español de logística crezca a un ritmo del 20 por 100 anual, tasa superior a la media europea, lo que nos permitirá alcanzar el 6 por 100 del total del gasto en logística de la Unión Europea, porcentaje aún lejos de la cuota de los países líderes, como Alemania (27 por 100) y Francia (20 por 100).

Crudo

A finales de marzo se ha celebrado la junta general de accionistas de la compañía hispanoargentina Repsol YPF, conjunción de dos empresas complementarias que ha dado origen a una gran compañía petrolera multinacional que ocupa el séptimo lugar en el *ranking* mundial del sector. Según su presidente Alfonso Cortina, la integración de la española con la argentina concluyó en 2000 con rapidez y eficacia, y los ahorros y sinergias han superado las previsiones, siendo la nueva estructura de negocios cada vez más internacional y equilibrada.

El año pasado fue excepcional, ya que ha facturado casi 46.000 millones de euros (7,6 billones de pesetas), un 74 por 100 más que en 1999, en buena medida debido al aumento de precio del crudo petrolífero registrado en dicho ejercicio. Este parámetro sitúa a Repsol YPF como la primera empresa española, con diferencia sobre la segunda. Además, se consolida como la primera compañía española por bene-

ficios antes de imputar resultados extraordinarios y la amortización de fondos de comercio, rebasando el medio billón de pesetas. El beneficio neto ascendió a 2.430 millones de euros, con un incremento del 140 por 100.

El principal objetivo para este año va a ser recortar su elevado endeudamiento (3,4 billones de pesetas), producto, sobre todo, de la compra, nada barata, de YPF. Para ello la compañía prevé una serie de desinversiones que pueden totalizar casi 900.000 millones de pesetas, entre ellas la obligada venta de sus participaciones en la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH) y Enagás, que habrán de realizarse forzosamente para respetar las medidas de liberalización aprobadas por el Gobierno en junio del año pasado.

En rueda de prensa celebrada el día antes de la junta, y ante el temor a una OPA hostil, puesto que cotiza en los mercados de capitales internacionales, Alfonso Cortina tuvo que desmentir los rumores de fusión que habían circulado por el mercado bursátil las semanas anteriores. Según él, ni la italiana ENI ni la franco-belga Total Fina Elf habían mantenido contactos formales con Repsol de cara a un posible matrimonio, si bien los analistas piensan que algo habrá de hacer porque no caben muchas alternativas, aunque otra opción podría ser la de Iberdrola, en reestructuración, fallido su enlace con Endesa, al tener ambas compañías como principal accionista al BBVA.

Siniestralidad laboral

Según la última estadística de la Comisión Europea, España es el país con más elevada tasa de siniestralidad laboral, con 70 accidentes (con más de tres días de baja) por cada 1.000 trabajadores, apreciándose asimismo una tendencia al alza de este índice de incidencia.

Un informe de la Asociación de Mutuas de Accidentes de Trabajo (AMAT) sobre este tema muestra que a partir de 1995, año en que se promulgó la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, la siniestralidad ha experimentado un notable aumento, pero que no puede atribuirse sólo a la falta de cumplimiento de esta ley y su normativa de desarrollo, sino, más bien, a la falta de conocimiento de dicha legislación, es-

pecialmente por las PYMES y a una falta de programación en su aplicación, ya que no se ha dado prioridad a aquellas empresas que tenían accidentes de trabajo, que son el 30 por 100 del total.

Mientras se hacen propuestas de diversos tipos para la reducción de la siniestralidad, incluidas las del Consejo Económico y Social, las Mutuas procuran adaptarse a las nuevas necesidades y consolidar su estructura empresarial y de gestión.

La última en avanzar sus datos ha sido Fraternidad-Muprespa, la tercera del ranking del sector, con una recaudación total, incluidas cuotas, de más de 95.000 millones de pesetas, y un aumento del 13 por 100. Esta cifra de ingresos tiene más mérito, habida cuenta de que en 2000 ha culminado la fusión de las antiguas mutuas La Fraternidad y Muprespa-Mupag, sin descuidar la atención a sus mutualistas (240.000 empresas asociadas y 1.400.000 trabajadores protegidos), para quienes se ha hecho un esfuerzo especial ayudándoles en las obligaciones impuestas por la normativa sobre prevención de riesgos laborales.

Alta velocidad española

La línea de Alta Velocidad Española (AVE) Madrid-Barcelona-frontera francesa ya tiene quien la recorra. Con un cierto retraso sobre el calendario inicial, RENFE ha decidido que la construcción de los 32 trenes que utilizarán anualmente 14 millones de pasajeros esté a cargo de la empresa española Talgo con ADtranz y de la alemana Siemens.

La compañía ferroviaria y el Ministerio de Fomento, que ha supervisado estrechamente la selección, han dejado fuera del concurso más importante de la historia del ferrocarril español a la empresa franco-británica Alstom cuyos trenes circulan por el AVE Madrid-Sevilla desde 1992, en la era socialista.

Las dos primeras empresas se reparten, al 50 por 100, un contrato valorado en más de 123.000 millones de pesetas y se ha consolado a la que ha quedado fuera de concurso explicando que la alta velocidad española no se acaba con este concurso, ya que hay pendientes otros, destinados a cubrir los destinos de media distancia dentro de la nueva red de alta

velocidad, prevista en el ambicioso Plan de Infraestructuras 2000-2007, elaborado por el departamento que dirige Francisco Álvarez-Cascos.

También ha habido interpretaciones politizadas, como la de que se ha adjudicado a una empresa alemana para compensar a este país el que, finalmente, se haya vendido la empresa española armamentista Santa Bárbara a la norteamericana General Dynamics en detrimento de la germana Krauss Maffei, curiosamente filial de Siemens, que, según la SEPI, había presentado una oferta peor, con reducción de plantilla y cierre de algunos centros.

Para Talgo, que sólo tiene prototipos, por lo que va del brazo de la también alemana ADtranz que construirá las cabezas tractoras, el fallo es un *empujón* importante para hacerse un hueco en el modelo del ferrocarril del futuro y garantizar su actividad para los próximos años. Además, puede convertirse en aval para el concurso que Talgo tiene pendiente en los Estados Unidos para la construcción de 65 trenes destinados a la zona noroeste del país y una inversión de 350 millones de dólares. Otra nota del contrato es, según Talgo, que implicará al resto de la industria ferroviaria española y a los talleres de RENFE, compromiso que no asumió expresamente Alstom-CAF.

"Movida" textil

La multinacional textil británica Marks & Spencer, en una decisión insólita en el mundo de los negocios, ha acordado clausurar sus operaciones comerciales fuera del Reino Unido, lo que representa el cierre de 38 tiendas en Europa occidental y 10 almacenes en Hong Kong, al tiempo que liquida sus negocios en Estados Unidos, ya que quiere concentrarse en su país y en sus clientes tradicionales.

Esta medida significa que en España la compañía clausurará nueve establecimientos que emplean a casi 800 personas y que, a pesar de su renovado *look*, no han salvado a la filial del radical plan de reestructuración.

Esta liquidación puede ser una oportunidad para los grandes de la distribución textil nacional que quieren aumentar sus cuotas como sea. En esta línea ha de interpretarse la Oferta Pública de Adquisición de acciones (OPA) que el gru-

po distribuidor textil Cortefiel ha lanzado sobre la cadena de moda Adolfo Domínguez a 9 euros por acción, precio que, considerado como insuficiente "porque no responde al valor real de la compañía", ha motivado el rechazo de los principales socios de la compañía gallega, entre ellos su fundador, el descubridor de "la arruga es bella", que es titular del 30 por 100 del capital. Y es que Cortefiel, que está en Bolsa desde 1994, el mismo año que entró como socio de M&S España, aunque con posterioridad, en 1999, se deshizo de esta participación, quiere acortar distancias respecto a Inditex, dueño de Zara, el primer grupo español textil, que facturó 435.000 millones de pesetas el año pasado (el triple que la empresa de Gonzalo Hinojosa) y que quiere sacar a Bolsa el 26 por 100 de la compañía, si mejora la coyuntura bursátil.

Y es que el éxito internacional de Zara, que tiene 425 tiendas repartidas en 26 países, levanta envidias, a pesar de que el Grupo Cortefiel, con sus diferentes marcas (Springfield, Women'Secret, etc.) tiene un tercio de sus más de 600 tiendas fuera de España y sigue con un plan expansivo, enfocado hacia la Europa comunitaria.

Marcha atrás

El sector español del automóvil, que ocupa el tercer puesto en Europa y el quinto mundial por

detrás de EE.UU., Japón, Alemania y Francia, en la producción de vehículos, parece que ha puesto la marcha atrás, según indica la caída del 2 por 100 en las matriculaciones de turismos y todoterrenos en nuestro país el año pasado, que se ha traducido en unos resultados a la baja.

A nivel internacional, la cara es que Renault ha duplicado beneficios gracias a la recuperación de Nissan, alcanzando los 180.000 millones de pesetas, mientras que la cruz es la bajada del 50 por 100 en los beneficios de DaimlerChrysler, que ya ha anunciado el cierre de seis plantas en EE.UU. y la eliminación de 26.000 empleos.

En el ámbito nacional, en 2000 Seat ha ganado 15.000 millones de pesetas pero su mismo presidente critica la poca competitividad de la firma española, que su matriz Volkswagen pensó cerrar hace cinco años. Y en cuanto a Opel España, ha perdido más de 12.000 millones por los gastos del nuevo Corsa, y ha bajado la producción en la fábrica de Figueruelas más de un 9 por 100.

En el primer trimestre de este año, la desaceleración de las ventas de vehículos ha continuado, y fabricantes, importadores y vendedores, que no quieren ser pesimistas, ya se conformarían con una estabilización de las matriculaciones.