

**Albert Recio Andreu**

## **Díaz Ferrán, la historia interminable?**

Hablar de la crisis de Air Comet es repetir una historia ya conocida. La relaté en estas mismas páginas hace tres años al calor de la crisis de Air Madrid. La historia del transporte aéreo en tiempos de competencia es una historia de quiebras empresariales recurrentes. Y con efectos desastrosos para las personas desgraciadas que quedan atrapadas en el momento de la crisis.

Lo único realmente diferente es la naturaleza del propietario de la empresa. Nada más y nada menos que el belicoso Presidente de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales, Gerardo Díaz Ferrán. El insistente defensor de la libertad de mercado y de la desregulación del mercado laboral. Una representación realmente representativa del núcleo central del capitalismo español, ese que siempre ha usado al Estado como base de sus negocios, bien sea para obtener prebendas, bien para disciplinar a la clase obrera.

Y si no ahí está su largo historial profesional.

El conglomerado empresarial que controla Díaz Ferrán y su socio Gonzalo Pascual tiene su origen en la empresa de transporte colectivo Trapsa que ambos fundaron en 1966. A lo largo de la década de 1970s Trapsa se dedicó a la compra de compañías de transportes interurbanos de viajeros en la zona de Madrid. Parece que en ello tuvo bastante que ver la relación familiar de la familia Díaz con la de Arias Navarro, el último Presidente de Gobierno de Franco. Trapsa ha seguido obteniendo concesiones de transporte en ciudades como Almería o Guadalajara. Pero el verdadero salto empresarial lo dieron en 1985 cuando el Gobierno de Felipe González procedió a la privatización del grupo turístico Viajes Marsans (propiedad del fenecido INI desde 1965). Según la prensa de la época, el estado había invertido 6 mil millones de pesetas para reflotar el grupo antes de la venta, pero Trapsatur sólo tuvo que pagar 907 millones (dos tercios de los cuales a crédito). Y es que todo el mundo sabe que las privatizaciones fueron un buen negocio. La tercera parte de la historia, Air Comet, también tiene una historia parecida. La empresa se crea en 2002 en el atribulado proceso de venta-liquidación de Aerolíneas Argentinas (anteriormente en manos de Iberia como resultado de otro proceso de privatización). La historia de Aerolíneas en manos españolas ha sido siempre confusa, con acusaciones de descapitalización por parte de la izquierda argentina, y finalmente Air Comet tuvo que ceder su filial al Gobierno argentino. Ahora se llega al final de la historia de la filial aérea en un nuevo sainete que resultaría cómico de no contar con los miles de personas abandonadas en Barajas y los cientos de trabajadores que pasarán a las listas de desempleo.

Ciertamente Díaz Ferrán es un espécimen. Cuando se refirió a la necesidad de “suspender el capitalismo” sabía de lo que hablaba. Toda su vida empresarial es una historia de normas de excepción. Y lo que reclamaba era una nueva tandas de este tipo de normas de las que el gran capital español tanto sabe. Sólo los ingenuos o los mal informados creyeron que su petición se orientaba a establecer un capitalismo domado y civilizado. Cualquiera que supiera la historia podía esperar que ocurriera lo que realmente ha ocurrido. Y es que uno de los errores en los que persistentemente ha incurrido una parte de la izquierda ha sido el de confundir la retórica justificativa del neoliberalismo, el de el predominio del mercado libre, con el de su historia real. Y

ésta no ha sido otra que la de generar enormes beneficios alrededor del sector público y/o actividades que por sus características tienden al oligopolio y la concentración del poder. Por eso Díaz Ferrán es un buen representante de la élite dirigente. Y por eso resulta evidente que, si hay que hacer reformas en profundidad, en lugar de empezar por el mercado laboral hay que hacerlo por las estructuras empresariales. Quizás si tuvieran que vivir una temporada con la prestación de desempleo y se les obligase a realizar “acciones formativas y de reciclaje” aprenderían dónde se encuentran las verdaderas rigideces del sistema.