

# Diàleg

**AVUI+**  
Des del 1976

 CORPORACIÓ CATALANA  
DE COMUNICACIÓ S.L.

 ANTONI CAMBREDÓ, president executiu  
JOAN ODINA, conseller delegat  
CARLES FLO, director general  
IVAN GRAU, director financer  
ORIOI GALLISSÀ, director comercial  
JOAN SERRA, director de producció  
PATRÍCIA TARRIDA, cap de distribució  
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

**AGUIRRE HA ACTUAT AMB  
LA PASSIVITAT CÒMPLICE DE ZP**
**Ramon Tremosa  
i Balcells**

**Professor de teoria econòmica a la UB**  
www.ramontremosa.cat

## Iberia al cove

**E**speranza Aguirre ha propiciat que Caja Madrid ja sigui el primer accionista d'Iberia: per mitjà de la compra del 7% al BBVA, Caja Madrid ha assolit un 23% del seu capital social i passa a dominar l'empresa. Aquest ràpid i contundent cop de mà ha fet retirar l'OPA de Texas Pacific Group, atès que British Airways (BA) no està disposat a invertir un euro a Iberia, tot i que pretén seguir de soci industrial d'Iberia, amb qui comparteix l'aliança Oneworld. A Caja Madrid, però, estan descontents amb la passivitat de BA a Iberia i ja sonen campanes d'un possible canvi de soci a mig termini: amb Lufthansa, per exemple, la complementarietat de vols seria molt més gran, atès que la companyia alemanya és líder en vols a l'Àsia i al Pròxim Orient, però quasi no ofereix vols a Sud-amèrica, tot el contrari que Iberia. Des de Heathrow, en canvi, BA podria arribar a disputar alguns vols intercontinentals de Barajas, atès que avui és de llarg el primer aeroport europeu en vols a Nord-amèrica.

**NOMÉS EN CLAU POLÍTICA S'EXPLICA QUE CAJA MADRID,** que fins fa poc volia vendre's la seva participació a Iberia, faci un inversió tan elevada de rendibilitat tan incerta: ni el BBVA necessitava vendre les seves accions ni Caja Madrid necessitava comprar-les. Aquesta operació difícilment li generarà plusvàlues, més aviat tot al contrari, i tampoc no assegura el futur d'Iberia a llarg termini: fins i tot Miguel Blesa, president de Caja Madrid, era reaci a comprar més accions d'Iberia. Finalment, però, Madrid ha tancat el seu espai aeri: calia consolidar el hub de Barajas i Aguirre ha actuat amb la passivitat còmplice de ZP, mentre el ministre Clos celebra "l'espanyolitat" de l'operació. Cal parlar, més aviat, de "madrilenyitat", atès que la ministra Magdalena Álvarez ja vetllava per l'espanyolitat d'Iberia: si queia en mans estrangeres "AENA la faria fora de la T-4 de Barajas". Així doncs, AENA ja havia falcat Iberia a la T-4 i ara Aguirre falca Iberia, via Caja Madrid, a Barajas. El sector privat i el sector públic madrileny, tan estatal com regional, han actuat conjuntament per reforçar el centralisme de Madrid, prenent clares posicions de domini per afrontar una futura privatització d'AENA o una futura absorció d'Iberia. Xavier Fageda, coautor del llibre *Aeroports i poder* amb Germà Bel (Edicions 62) em diu que aquesta operació complica encara més la voluntat catalana de guanyar vols directes a altres continents.

**AL MATEIX TEMPS, LA SETMANA PASSADA** el conseller d'Infraestructures de la Comunitat de Madrid, Manuel Lamela, va presentar el projecte de construcció de dos nous aeroports al seu territori: d'una banda, l'aeròdrom d'El Álamo - Navalcarnero, i d'altra, l'aeroport de Campo Real, que ja ha de tenir executada l'obra civil al final del 2010. Aquest nou aeroport tindrà una extensió de 780 hectàrees i una pista inicial de vol de 3.700 metres, amb possibilitat d'allargar-se. Campo Real inicialment se centrarà en el tràfic aeri de mercaderies. Segons Lamela, aquest tràfic hi podrà operar 24 hores al dia, sense restriccions nocturnes, i neix amb voluntat de potenciar la logística a Madrid, tot alliberant espais i sorolls de Barajas. L'aeroport de Campo Real es comunicarà amb les au-



LLUÏSA JOVER

**“El nou Airbus 380 no podrà aterrar a l'aeroport del Prat, atès que totes les pistes són massa curtes: la pista nova i la pista transversal no s'hi poden ni tan sols adaptar (fan 2.660 i 2.540 metres, respectivament)”**

topistes A-3 i R-3 i suposarà duplicar la M-209, la M-300 i la M-203, a més de connectar-lo amb les autopistes A-3 i M-50. Preguntat pel cost de les inversions, Lamela no va parlar de xifres però va dir que "les inversions seran multimilionàries" (*El Vigia*, 19.11.2007).

**TOT PARLANT DE LLARGADA DE PISTES,** el nou Airbus 380 no podrà aterrar a l'aeroport del Prat, atès que totes les pistes són massa curtes: la pista nova i la pista transversal no s'hi poden ni tan sols adaptar (fan 2.660 i 2.540 metres, respectivament) i la pista antiga s'ha deixat en 3.700 metres, 400 per sota del que caldria per al nou A-380. AENA sap què ens convé i considera que aquests

grans avions del futur, que volen directament a altres continents, no cal que passin pel Prat.

**AGUIRRE NO HA FET CAP DISCURS ABANS** ni després de l'operació de Caja Madrid. Tampoc no li ha calgut fer un nou Estatut. Això són fets i no paraules. Del president Montilla, en canvi, després d'un any de president no sabem encara quin model de gestió vol per al Prat, ni tan sols si la Generalitat que el PSC governa des de fa quatre anys n'ha de tenir la majoria en el futur consorci de gestió. Ara diu també Montilla que cal un finançament "just". ¿El que ara tenim no és prou just? ¿Es pot quantificar aquesta injustícia? ¿No ha servit de res el nou Estatut, que ara tot sembla per fer i no tot sembla possible? Per què Andalusia, just després de fotocopiar-nos l'Estatut, l'abril del 2006 ja va presentar al ministeri d'Economia la seva proposta de revisió de la LOFCA (on escombra encara més cap a casa: AVUI, 01.06.2006) i Catalunya encara no ho ha fet? Si ZP obté la "majoria suficient" que reclama el març del 2008, ¿es podran llavors negociar amb més força el nou finançament i el consorci de gestió del Prat? ¿No era aquesta la conjuntura més favorable possible a Madrid? ¿Esquerra pensa arribar al març del 2008 sense cap peix al cove? La passivitat del govern català davant del govern central permet que els mesos passin i res no canviï, alhora que Catalunya va perdent oportunitats i consolidant injustícies. En aquest cas, més greu que el pecat de pensament, paraula o obra és el d'omissió.

**EN SÍNTESI**

## El que cobrem i el que produïm

**Marçal Sintès**


**Un estudi recent de l'empresa de treball temporal Adecco i l'escola de negocis IESE assenyalen** que des del 1997 fins ara els salaris catalans, si en descomptem la inflació, han pujat ben poc. En concret, el poder de compra hauria crescut en aquests anys un 1,9 per cent. És a dir, que si amb el sou de 1997 es podia anar a comprar cent còps, amb el d'avui s'hi pot anar quasi dos còps més. En aquests mateixos anys, la productivitat, o sigui, el resultat de dividir el PIB anual (el valor dels productes i serveis generats en un any) pel nombre de treballadors, hauria baixat un 5,6 per cent. Davant d'això, els representants sindicals solen centrar les seves reflexions a subratllar el poc augment dels salaris reals. I esmenten els beneficis que tenen les empreses. Però hi ha una altra manera de veure-ho. Perquè bé es podria fer notar que els treballadors han —hem— guanyat poder adquisitiu malgrat que no generem el mateix valor per càpita d'abans, sinó menys. Estem ingressant, en termes reals, un 1,9 per cent més i, en canvi, la productivitat és un 5,6 inferior, segons que especifica l'estudi d'Adecco i IESE. En conseqüència, el diferencial entre el poder adquisitiu i la productivitat s'ha exxamplat d'un 7,5 per cent en favor de la primera. Els motius? Doncs que el tipus de feina que s'ha creat —construcció, hostaleria, comerç, etc.—, i a la qual s'han incorporat molts treballadors, entre ells un gran nombre d'immigrants, exigeix escassa qualificació i aporta poc valor, cosa que ha provocat que, parlant en termes generals, de mitjana, la productivitat hagi anat caient. m.sintes@hotmail.com