

### Un model anacrònic?

És indiscutible que la pirateria influeix en el descens del lloguer de pel·lícules, tal com addueix la cadena nord-americana. De fet, en els darrers anys, la còpia il·legal de pel·lícules, segons xifres donades pel mateix sector, ha robat gairebé la meitat dels usuaris del videoclub. Però també és cert que sense el fenomen de la pirateria, el model tradicional de videoclub estaria igualment mort. D'això, se n'han adonat moltes cadenes de distribució, que han fet un gir radical a la seva estratègia de venda, fonamentada ara en una minimització dels costos —a través de màquines expenedores, servei per Internet, reducció del personal— i en la fidelització del client, amb descomptes, promocions, cerca de films descatalogats, etc. Blockbuster ha fet alguns gestos, però insuficients. Poques màquines expenedores de 24 hores, un catàleg molt concentrat en les darreres novetats comercials i no tan especialitzat com el d'altres marques, però sobretot un preu escassament competitiu, 3,5 euros per DVD llogat, mentre que en altres videoclubs els clients habituals poden arribar a llogar per 0,50 cèntims d'euro. Per altra banda, la cadena Blockbuster havia introduït el model d'horaris nord-americà, és a dir, no obrir fins a migdia i tancar abans al vespre.

dir tots els negocis de videoclub". Simplement, segons els sindicats, era una mort anunciada per l'entrada brusca de les noves tecnologies, com el DVD i la televisió digital.

**Les condicions de l'ERO.** Pel que fa a les condicions pactades entre empresa i sindicats per al tancament dels 94 establiments que té Blockbuster a l'estat espanyol, 30 dels quals són ubicats als Països Catalans —24 a Catalunya i 6 al País Valencià—, amb 688 treballadors afectats (uns 190 dels quals, de Catalunya i el País Valencià), els treballadors han tancat un acord que, en termes generals, es jutja positiu: "Era impossible evitar el tancament, i tampoc no hi ha possibilitat de compra de la marca per una altra companyia. Per tant, l'única sortida ha estat negociar unes condicions dignes d'acomiadament. En aquest sentit, 35 dies per any són positius, tenint en compte que la companyia ens n'oferia 20", apunta Rubén Sanz. Aquest acord inclou el personal fix i l'eventual, que no cessi per contracte, indemnitzacions als treballadors en excedència forçosa o per cura de familiar, la garantia que en el càlcul de les indemnitzacions s'inclouran tots els complements salarials, un increment salarial del 3,2% per al personal d'oficines, i un sistema de recol·locació per a les persones que superen els quaranta-un anys. A més, si bé no hi haurà recol·locació per als gairebé 700 treballadors afectats

per l'ERO, es crearà una borsa de treball perquè si alguna empresa, com per exemple la catalana Big Orange, que ja ha mostrat el seu interès per una quinzena de locals de Catalunya i el País Valencià, compra alguns locals de Blockbuster, es puguin oferir els treballadors que ja coneixen la clientela del barri. Encara que finalment Big Orange adquireix els establiments, el nou negoci no operaria amb la marca Blockbuster, que desapareix definitivament. Justament, directius d'aquesta empresa catalana no creuen que el sector del lloguer de pel·lícules estigui en crisi, ans al contrari. I en això refermen la seva aposta per establiments d'oci, perquè consideren que només es tracta de donar als clients el que volen. Big Orange utilitza la fórmula de combinar el lloguer de pel·lícules amb la venda de llibres, còmics, videojocs, música i alguns productes d'alimentació.

En el cas de Blockbuster, els sindicats han mantingut negociacions cordials amb l'empresa, lluny de les tensions habituals quan es negocia un expedient de regulació d'ocupació. I és que, segons els sindicats presents a la cadena de videoclubs, Fetico i UGT, el fet que gran part de la plantilla sigui molt jove i tingui aquesta feina com a complement als seus estudis ha ajudat a l'acord. De fet, només set treballadors tenen més de quaranta-un anys.

*Gemma Aguilera*

Totes les enquestes diuen que un dels problemes que més preocupen els menorquins és el transport. De fet, en les dues últimes setmanes s'han produït situacions que confirmen aquesta referència estadística. Les precarietats arriben per mar i per aire.

La companyia Acciona Trasmediterrànea s'ha vist obligada a retirar el Ciudad de Málaga de la línia Maó-Barcelona a causa de les nombroses queixes dels passatgers pel mal estat de la nau i després que Marina Mercant, que havia obert un expedient informatiu, hagi informat que el vaixell no disposava de les autoritzacions necessàries. El vaixell tornarà a les línies que comuniquen la Península amb el Marroc, on sembla que els problemes de manca de condicions no tenen la mateixa importància. La precarietat del servei ha estat motiu de queixes des del mes de gener, quan els ferris habituals de la línia, Sorolla o Murillo, van ser substituïts pels antics cangurs Ciudad de Salamanca primer, i Ciudad de Málaga fins fa pocs dies. Butaques inservibles, fred insuportable als camarots, manca de servei de menjar, incompliment constant dels horaris, serveis sanitaris molt deteriorats, entre d'altres anomalies, han estat els motius d'algunes de les queixes que han expressat els passatgers.

Finalment, Acciona no ha esperat una resolució i possible sanció de Marina Mercant i ha decidit llogar un vaixell, el Wisteria, de bandera xipriota, que va sortir de les drassanes belgues el 1978, propietat de Transeuropa Shipping Lines. La Trasmediterrànea ha comunicat que durant l'estiu destinarà a la línia Maó-Barcelona un ferri ràpid, Superseacat, del qual encara no disposa, i que podrà comunicar els dos ports en només quatre hores i mitja, la meitat del temps que s'hi inverteix ara. El 4 d'abril, els ferris habituals tornaran als molls de l'illa.

El transport marítim, que viu un procés de concentració de la propietat que alguns consideren que apunta cap al monopoli, mostra situacions contradictòries. Mentre es denuncia la precarietat dels vaixells de la Trasmediterrànea a Maó, al port de Ciutadella hi ha tres companyies que el comuniquen amb els ports mallorquins de Cala Ratjada i

## Menorca pateix problemes en el transport per mar i aire



El port de Maó.

FRANCS I CAMPS

Les protestes dels passatgers obliguen Trasmediterrànea a retirar el vaixell de la ruta Maó-Barcelona. La Mesa pel Transport Aeri es dissol i critica els governs de Madrid i Palma.

Alcúdia: Baleària, Iscomar i Cape Balear. Durant aquests mesos d'hivern oferten més de 26.000 places setmanals, quan la demanda és mínima. Algunes fonts portuàries situen l'ocupació al voltant del 5%. Però la concessió d'una línia marítima obliga a donar servei durant tot l'any, a excepció del temps de l'avarada tècnica, i no complir aquesta condició podria ser motiu de cancel·lació de l'autorització. Aquesta obligació fa que els resultats econòmics de les companyies siguin molt negatius i fins i tot podria provocar que en desaparegués alguna, cosa que eliminaria la competència i, per tant, encara rebaixaria més la qualitat del servei. Des de Menorca es reivindica que el Govern consideri prioritària

una comunicació entre les dues illes i, en conseqüència, que concedeixi una subvenció, com ho fa en un dels trajectes entre Eivissa i Formentera.

**Portada a Madrid.** Per la seva banda, el transport aeri a Menorca no viu precisament en un mar tranquil. El passat cap de setmana, la Mesa pel Transport Aeri, una organització ciutadana que representa 45 entitats, ha decidit dissoldre's en protesta simbòlica contra l'actuació del Govern de Rodríguez Zapatero. Aquest col·lectiu es va crear el maig del 2002 per reivindicar la millora en el transport aeri i ha estat convocant d'algunes de les manifestacions de protesta amb més participació de la història d'aquesta illa de la calma. La

gota que ha fet vessar el got és el resultat de la reunió de la comissió mixta de la declaració de servei públic dels vols entre Mallorca i Menorca, que cobreix la companyia Air Nostrum. Des de les illes es demanava una reducció del preu màxim del bitllet de 78 a 61 euros, davant la qual la resposta de Madrid va ser l'autorització de l'augment de 4 euros en concepte d'IPC. Aquesta Mesa ha patit massa l'enfrontament polític entre el PSOE i el PP. Quan Aznar governava, el PP de les Balears no acceptava les reivindicacions que ara, amb els socialistes a Madrid, s'ha fet seves. El Govern balear fins i tot ha promogut la constitució d'una altra mesa del transport, amb participació de les institucions i que de moment tampoc no ha aconseguit gaires resultats. El que sí que ha fet és una intensa campanya de publicitat al carrer, només per dir als ciutadans que "el problema del transport continua en l'aire".

Josep Bagur