

Davant del caos causat aquestes darreres setmanes a l'Aeroport del Prat per la vaga dels treballadors de terra d'Iberia, la solució no és fàcil, però és que els problemes són diversos i vénen de lluny. Per una banda, la companyia Iberia pretén ara recol·locar els seus treballadors de terra del Prat en l'*autohandling* (els serveis de terra que fa una companyia aèria a si mateixa) de les companyies que participa, la qual cosa és il·legal. Per altra banda, l'empresa pública AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) continua incomplint la normativa europea sobre l'assignació de drets d'enlairament i aterratge.

El dia que la totpoderosa AENA va publicar la concessió de les noves llicències de *handling* —els serveis de terra, com el transport de viatgers i equipatges des dels avions fins a les terminals— per als aeroports espanyols, la premsa ja avançava que Iberia, que acabava de perdre la llicència per fer aquesta feina al Prat, intentaria fer *autohandling* a través de la companyia de vols barats en la qual participa, Clickair, i d'Air Nostrum. Però la legislació prohibeix aquesta modalitat de serveis de terra sempre que la companyia que se n'ocupa —Iberia, en aquest cas— no tingui el 50% de participació en les empreses a les quals ofereix servei. El fet és que Iberia només té un 20% de Clickair, i Air Nostrum és propietat de la societat Nefinsa, l'empresa de la família valenciana Serratosa.

Legalment, doncs, el servei d'aquestes companyies l'hauria de dur a terme alguna de les empreses que han obtingut les llicències —Globalia (participat d'Air Europa), Flightcare (FCC) i Newco (Spanair)— si la llei no es modifica.

Aquest fet és el que ha empès els treballadors d'Iberia a la vaga salvatge que divendres, 28 de juliol, va paralitzar completament l'Aeroport del Prat. Però l'*autohandling* no és l'única solució possible als conflictes. El conveni del sector preveu que, en un cas com aquest, les companyies que han obtingut la nova llicència subroguin els treballadors de les empreses que feien aquest servei. Fins i tot, el conveni estableix que, en cas de sub-



La vaga d'Iberia de les darreres setmanes va provocar grans caos als vestíbuls de l'Aeroport.

Iberia i AENA campen pel Prat

La vaga salvatge del personal de terra d'Iberia a l'Aeroport del Prat ha evidenciat el funcionament sobirà de les dues empreses que tallen el bacallà: Iberia i AENA.

rogació, els treballadors han de mantenir les mateixes condicions laborals que tenien en l'empresa original.

Iberia no va explicar mai als seus treballadors aquesta solució, segons s'ha explicat després de la vaga i de totes les conseqüències que ha comportat. Tot i que el gerent d'una de les noves companyies que han obtingut la llicència de servei de terra, concretament Globalia, ha acceptat aquesta subrogació com una bona opció, tampoc no ha estat una de les

Iberia ha promès recol·locar 300 treballadors com a servei de terra de Clickair i Air Nostrum, però la legislació no ho permet si no n'és soci majoritari

possibilitats observada en la reunió entre Iberia i el comitè d'empresa dels treballadors de terra per solucionar el conflicte. En aquesta reunió, que es va dur a terme el passat 3 d'agost, es va signar un acord que preveu que unes 300 persones –dels 2.000 treballadors de *handling*– siguin destinats a fer el servei a Clickair i Air Nostrum. La resta s'ocuparà de fer aquest servei a la mateixa Iberia –*autohandling* que, en aquest cas, sí seria legal– o s'acolliran a prejubilacions o trasllats.

Vol dir això que Iberia acabarà aconseguint un *autohandling* il·legal utilitzant com a mesura de pressió els propis conflictes laborals? Això seria coherent amb una estratègia oculta d'Iberia, la qual diversos experts i empresaris ja han començat a denunciar. L'economista Andreu Mas-Colell (vegeu l'entrevista de les pàgines 54, 55 i 56 d'EL TEMPS) alerta de la possibilitat que Iberia intenti agreujar els seus conflictes interns, traslladar-los a la societat i demanar ajut a l'estat perquè es corresponsabilitzi dels problemes de l'antiga companyia pública.

De la mateixa manera, el president de la Cambra de Comerç de Barcelona, Miquel Valls, va insinuar que Iberia s'havia deixat perdre la llicència de *handling* del Prat: "Iberia –va dir Valls– ha renovat la llicència en gairebé tots els aeroports de l'estat, però sembla que no va presentar una bona oferta econòmica per al de Barcelona." La companyia aèria ha negat en tot moment que volgués perdre la concessió de llicències en el cas concret del Prat.

L'altra empresa, en aquest cas pública, que ha estat en el punt de mira com a corresponsable del caos del Prat, ha estat AENA, a la qual s'acusa de concedir les llicències de *handling* en una època, l'estival, en què els aeroports van plens i els conflictes laborals que se'n poden generar tenen una repercussió molt més forta.

Per a AENA, com per a Iberia, l'Aeroport del Prat és un problema secundari. AENA és l'executora de la política centralitzadora i monopolística en matèria aeroportuària, i prioritza sense amagar-ho l'Aeroport de Barajas. Des que es va crear AENA, al 1991, l'aeroport de Madrid ha con-

centrat el 57% de les inversions controlades per aquesta empresa. En el període 1994-2000, Madrid, que concentrà un 22% del trànsit total, va rebre el 43% de les inversions d'AENA, mentre que el total dels aeroports dels Països Catalans, que concentren el 40% del trànsit, van rebre el 25% de les inversions. Lluny de moderar-se, aquesta estratègia es reforça cada any. Barajas va estrenar, no fa gaires mesos, la terminal T-4, que ha costat 6.200 milions d'euros.

Però el centralisme d'AENA no es redueix a les inversions. Aquesta empresa, al contrari del que passa a Europa, és l'única encarregada de decidir i concedir els drets d'aterratge i enlairament (en anglès, els *slots*): centralitza, doncs, les negociacions amb les companyies aèries que volen treballar a l'estat, i els assigna un aeroport. El beneficiat, en aquest cas, també acostuma a ser Barajas, sobretot pel que fa a vols intercontinentals.

Aquesta centralització en el control dels torns de vols incompleix una directiva europea que estableix que els aeroports han de disposar d'un ens independent per prendre aquestes decisions. Aquest ens ha d'estar regit per criteris de justícia i transparència per reduir al màxim les posicions d'abús i fomentar la competència entre companyies i aeroports.

Àlex Milian

Breus

Crisi a Agbar per no poder vendre la filial Applus

Agbar es va veure sacsejada a principi de la setmana passada per la impossibilitat de vendre, tal com s'havia pactat en un principi d'acord, la seua filial Applus a la firma de capital risc britànica Candover Partners Limited. El principi d'acord a què havien arribat Agbar i Candover a l'inici de juliol era molt favorable per als interessos de l'empresa catalana, ja que establia el pagament de 1.015,5 milions d'euros per la filial d'inspecció i certificació industrial, un preu considerat extraordinari, ja que quasi triplicava la xifra de



negoci d'Applus el 2005. El trencament de les negociacions per a la venda de la filial, de la qual Agbar és propietària d'un 53,1%, s'ha saldat amb la destitució del conseller delegat i el director general d'Applus.

Natraceutical compra el laboratori Forté Pharma

L'empresa valenciana Natraceutical, dedicada a la fabricació de substàncies alimentícies, ha anunciat la compra del laboratori francès Forté Pharma per 82 milions d'euros. Amb la compra del laboratori, Natraceutical, dirigida pel català Xavier Adserà, entra en la venda directa al consumidor final de productes per aprimar, fitoteràpia, salut i bellesa. L'empresa no descarta realitzar noves compres, ja que segons Adserà "el nostre mercat creix a unes taxes que fan que l'única manera de guanyar siga a través d'adquisicions".