

El futur de Son Sant Joan, en l'aire

L'aeroport de Son Sant Joan, de Palma, no passa el tall dels 30 milions de passatgers posat pel govern de Rodríguez Zapatero per ser cogestionat.

El futur de l'aeroport de Son Sant Joan, el tercer en importància de tot l'estat espanyol –després de Barajas i el Prat–, és, mai més ben dit, en l'aire. Perquè, malgrat les peticions unànimes de la societat balear –institucions polítiques, associacions empresarials i sindicals, etc.–, que exigeixen d'entrar en la gestió, les respostes que dona el govern Zapatero són simples bones paraules, però cap compromís. I a les Illes tothom con-

sidera que poder entrar en la gestió aeroportuària seria una eina molt important per a actuar a favor de l'economia balear, sobretot ara que les coses van tan mal dades. Tanmateix, en la situació actual de crisi, tot indica que Madrid s'atrinxera i que si concedeix la cogestió de Barajas i, per ventura, del Prat, a hores d'ara Son Sant Joan té més números de quedar fora del futur consorci de gestió compartida dels principals aeroports que no pas de formar-ne part.

30 milions de passatgers. Segons el govern espanyol, la cogestió només és pensada per a aquells aeroports que superin els 30 milions de passatgers anuals. És a dir, per a Barajas i per ventura per al Prat. En canvi, Son Sant Joan en resta exclòs clarament, atès que l'any passat la xifra de passatgers que enregistrà fou de 23.205.000. Va ser el president espanyol mateix, que va voler avortar les expectatives d'entrar a la cogestió que s'havien aixecat

a les Illes. Rodríguez Zapatero, en la visita protocol·lària de cada mes d'agost al cap de l'estat al palau de Marivent, digué que la cogestió era pensada per als aeroports que tenien un trànsit superior a 30 milions de passatgers i que, per tant, el de Palma no hi entraria en una primera fase. El renou a Mallorca fou enorme. Tant, que el president del govern, Francesc Antich, es trobà obligat a reaccionar. Assegurà que plantejaria la qüestió a Zapatero en la trobada que tenia prevista amb ell, al cap d'uns quants dies, perquè exercir la cogestió era una "exigència" que hauria d'acceptar el govern espanyol. La reunió tingué lloc, però el president espanyol no rectificà. En canvi, Antich, en sortir de la trobada, explicà no gaire clarament que Zapatero havia entès les necessitats i la reivindicació balear i que en un futur no gaire llunyà Son Sant Joan seria un aeroport cogestionat. Però el cas és que Madrid no ha rectificat la xifra dels 30 milions.

Ara per ara, hi ha quatre línies aèries balears que es troben en crisi, en perill de desaparèixer.



En condicions normals, l'exigència de Madrid no seria més que un inconvenient, perquè per l'evolució del trànsit de l'aeroport de Palma es podria esperar d'arribar a la xifra exigida en un futur no gaire llunyà. Els més de 23 milions de passatgers que passaren per Son Sant Joan l'any passat acrediten un volum suficient per a aspirar a fregar els 30 milions en un termini no gaire llarg. El problema, ara, és que la crisi colpeja fort ferm les expectatives de creixement. Per dos cantons. Per una banda, han caigut en desgràcia les companyies aèries que operen a Palma, la crisi de les quals amenaça de fer disminuir el nombre de passatgers que hi passen. Per una altra banda, la crisi econòmica general que travessen tots els països europeus afecta la capacitat de consum de la classe mitjana alemanya, britànica i espanyola, i això fa que les expectatives turístiques per a l'any vinent siguin impregnades de pessimisme.

La doble crisi. En aquest moments, quatre línies aèries balears es troben en situació de crisi molt intensa que els fan perillar el futur. Spanair, companyia fundada el 1986 –i que pertany a Star Alliance des del 2003– treballa des de Palma amb 58 avions i l'any passat mogué 11 milions de passatgers. En situació de crisi des de fa mesos, el terrible accident de Barajas del mes d'agost

li ha significat un agreujament gens menyspreable, amb possibilitats reals de pèrdua de nombre de vols, reducció segura d'empleats –en farà fora uns 1.200 del total de 3.800– i molta incertesa. Aebal –Aerolínes de Balears– és una filial de Spanair nascuda el 1999; té prop de 200 treballadors i 5 avions, i el 7 d'agost proppassat anuncià el cessament d'operacions. La companyia xàrter Futura va ser creada el 1989, disposa d'una flota de 38 avions i una plantilla de 1.200 persones: actualment intenta sobreviure però li és difícil perquè el Ministeri del Foment espanyol li ha retirat la llicència de vol. Ara negocia de recuperar-la i alhora confegir un pla de viabilitat. Si no se'n surt, tots els treballadors es quedaran sense feina. La tensió ha arribat tan enllà que, en una reunió, treballadors i directius arribaren a les mans. La companyia xàrter LTE, nascuda el 1987, té 300 treballadors i 7 avions; actualment és en situació de crisi financera que pareix abocar-la a la desaparició; cerca desesperadament una solució que, de moment, no arriba.

A banda de la pèrdua de llocs de treball, si aquestes companyies desapareixen, com afectarà el trànsit de passatgers de Son Sant Joan? Segons declarà a la premsa local Felipe Navío, president d'AECA (Associació Espanyola de Companyies Aèries), “no es pot descartar que la crisi aèria afecti el turisme balear”. És a dir, el nombre

de passatgers que passen per Son Sant Joan. Per tant, per aquest costat hi ha una clara amenaça pel que fa a la reivindicació de la cogestió, perquè sembla probable que aquests anys vidents el volum de trànsit de l'aeroport de Palma no creixerà pas, i continuarà bastant més avall dels 30 milions.

Encara és més difícil la situació si es té en compte que la crisi general perjudica força els països emissors de turisme cap a les Balears. El turisme espanyol, que havia crescut molt els darrers anys, es troba sotmès a una gran dosi d'incertesa per a la pròxima temporada, a causa de la situació econòmica que fa disminuir despeses a moltes famílies. El turisme alemany sembla més sòlid, però l'altra branca, el turisme britànic, resta sotmès a la seriosa crisi que travessa la Gran Bretanya. En aquest context, per a aquests visitants pot resultar més barat d'anar a unes altres destinacions que no a les Balears.

Tot plegat fa que les ànsies de cogestió de l'aeroport de Son Sant Joan passin moments d'incertesa, si més no. Perquè si s'ha de fer cas del tall posat per Madrid, els 30 milions de passatgers, sembla que la possibilitat d'exercir la cogestió s'allunya. En aquest sentit, el futur de l'aeroport de Palma és en l'aire.

Miquel Payeras

Breus

Els ingressos de la Generalitat de Catalunya, molt tocats

L'economia catalana viu hores baixes, potser les pitjors dels darrers anys. Segons les previsions de l'executiu, en què ha basat el projecte de llei de pressupostos per al 2009, Catalunya entrarà en recessió l'any vinent, concretament d'una dècima percentual en el conjunt de l'any, i s'hi perdran prop de 55.000 llocs de treball, cosa que deixarà la taxa de desocupació en un 11,6%, pràcticament el doble que enguany, que és del 6,5%. Com va explicar el conseller d'Economia, Antoni Castells, el govern vol fer front a la crisi amb mesures contracíclics, “apostant per les polítiques



El conseller d'Economia, Antoni Castells, en presentar el projecte de pressupostos.

socials, la productivitat i la competitivitat”. Paral·lelament, l'executiu vol aplicar la màxima austeritat “allà on es pugui”, i ha anunciat una reducció de prop de 46 milions en el capítol d'administració i serveis generals.

Marina d'Or acomiada el 15% de la plantilla

La crisi ha passat factura a Marina d'Or, empresa que construeix un complex de vacances entre Orpesa i Cabanes (Plana Alta). La firma que dirigeix Jesús Ger acaba de presentar un expedient de regulació d'ocupació que afecta 214 treballadors –el 15% de la plantilla–, i que s'afegeix al miler de persones que durant tot l'any han deixat de treballar-hi perquè no els han renovat el contracte. L'objectiu de l'ERO és de “restablir l'equilibri entre la plantilla i les necessitats laborals en vista de la nova situació del mercat”, segons que ha manifestat la companyia.