

L'aeroport d'or

L'aeroport mallorquí de Son Santjoan és el que més beneficis té, cosa que fa que sigui molt abellidor, ara que s'ha de privatitzar.

L'aeroport de Mallorca és el més abellidor dels Països Catalans i de l'estat espanyol. Son Santjoan va cloure l'any 2010 amb uns ingressos de quasi 44 milions d'euros, 200.000 més que el d'Alacant, el segon més rendible. Els aeroports que tenen més pèrdues són el de Barajas (180 milions) i el del Prat (101 milions). Segons les dades fetes públiques per AENA, només 11 aeroports dels 47 que hi ha a l'estat espanyol tenen beneficis. Dels aeroports dels Països Catalans, després del de Mallorca (43,9 milions) i Alacant (43,7 milions), vénen el de Girona (14,4 milions, 5è de l'estat espanyol), València (6,3 milions, 7è) i Eivissa (3,9 milions, 8è). Tota la resta tenen pèrdues. L'aeroport mallorquí de Son Santjoan és un dels sis que no té cap deute, és a dir, que obté prou ingressos per a pagar totes les despeses que té. Aquesta bona salut econòmica del principal aeroport de les Balears el fa especialment atractiu en un moment com l'actual, en què el procés de privatització parcial d'AENA tindrà com a conseqüència la privatització dels aeroports, fins ara sempre en mans públiques.

Privatització. A la reunió del consell de ministres espanyol del 25 de febrer passat, a proposta del Ministeri de Foment, presidit per José Blanco, es va aprovar la creació de la societat mercantil AENA Aeroports. És la primera passa per a la privatització.

AENA Aeroports posarà a la venda el 49% de les seves accions. Mitjançant aquesta acció, tot d'empreses privades seran titulars d'allò que fins ara havia estat una empresa estrictament pública. Segons els càlculs que s'han fet públics, la privatització del 49% d'AENA podria implicar uns 9.000 milions d'ingressos

per a la companyia. La segona passa prevista és convocar concursos per a l'adjudicació dels aeroports de Madrid i de Barcelona, que hom suposa que seran els més desitjats, malgrat el dèficit que tenen, pel volum de passatgers i moviments, per la importància estratègica i per l'abast social i econòmic. En una tercera fase, AENA Aeroports posarà a concurs, individualment o en conjunts, els 45 aeroports restants.

No hi ha dates establertes per a cada fase del projecte de privatització. Tot amb tot, el febrer passat, quan el govern espanyol va engegar el procés, el secretari d'estat de Transports, Isaias Táboas, va declarar que es volien resoldre els concursos públics per a l'adjudicació a grups privats de la gestió dels aeroports de Madrid i Barcelona dins aquest any 2011. Respecte a les fases següents del projecte no hi ha dates previstes, però tot fa suposar que hom el voldrà culminar dins aquesta legislatura i, per tant, que haurà d'estar tot resolt abans del mes de març del 2012.

La resposta dels treballadors a l'anunci de la privatització no va trigar a arribar. Pocs dies després de l'aprovació del començament del procés de privatització, els sindicats convocaren una vaga durant 22 dies alterns que havia de començar en plenes festes de Setmana Santa. Aquesta crida desfermà una enorme polèmica política i social, sobretot a les zones turístiques. A les Balears, el govern de Francesc Antich es mobilitzà per a mirar de fer entendre tant al govern espanyol com als sindicats que havien d'arribar a un acord per a desconvocar la vaga. "Si no, seria un desastre per a la recuperació econòmica de les Balears", deia el govern de les Illes. Segurament no va ser per la pressió il·lenca, però finalment el ministeri espanyol de Foment



MIQUEL PAYERAS

Aeroport de Palma, a Son Santjoan.

i els sindicats arribaren a un preacord que comportava que es desconvocàs la vaga. Tanmateix, els sindicats advertiren que continuaven estant contra el procés de privatització, malgrat les

Iberia abandona Palma

El dissabte dia 16 d'abril va enlairar-se de l'aeroport de Palma, a les 6.40 h del matí, l'avió que cobria el darrer vol -IB 797- d'Iberia amb sortida a la capital balear i destinació a Madrid. S'acabava una relació que havia començat l'any 1935. 75 anys



garanties per als llocs de feina i per a la presència sindical als consells d'administració de les societats concessionàries dels aeroports. És a dir, que no es descarten noves mobilitzacions.

de vols Palma-Madrid i viceversa s'han acabat. Madrid era l'última connexió que feia, després d'haver tancat la resta els anys anteriors, per exemple amb Barcelona l'any 2009. D'ençà que la companyia va sortir a borsa l'any 2001, els canvis de gestió s'hi han precipitat. Amb la intenció de reduir costos s'han anat tancant línies relativament curtes que ara cobreixen companyies especialitzades, com la filial Vueling. Aquesta nova estratègia empresarial ha portat la companyia a dedicar-se a vols llargs

Cogestió. Aquests darrers anys, sempre sota el mandat del president Zapatero, el debat sobre la gestió dels aeroports s'havia centrat exclusivament en la possibilitat de descentralitzar,

i, en conseqüència, a centrar l'interès a ser presents especialment als dos grans aeroports, Madrid i Barcelona. D'aquí ve que tancàs l'hangar de manteniment de què disposava a Palma. Així i tot, manté una plantilla de treballadors considerable a Son Santjoan (unes 800 persones) i, sobre el futur, aposta per volar des de les Balears i cap a les Balears amb la futura companyia de baix cost Ibèria Express, que espera poder posar en funcionament la tardor vinent.

d'acord amb l'estructura de l'estat, també la gestió d'aquest sector estratègic. Mai, emperò, no es parlà de privatitzar.

Han estat especialment bel·ligerants a favor de la cogestió els governs de Catalunya i de les Balears, indistintament del color polític: perquè s'hi han mostrat igualment favorables tant el tripartit i CiU a Catalunya com el PP i el centre-esquerra a les Balears. La pressió política pareixia haver tingut èxit quan, el gener del 2010, el ministre Blanco va anunciar la cogestió entre l'administració central i l'autonòmica per als casos dels aeroports de Madrid i Barcelona, i alhora deixà oberta la porta per a la resta. Tot d'una a Palma es mobilitzà la classe política, empresarial i sindical, sense excepció, i, en una visita a les Balears, Blanco donà garanties que els aeroports illencs també hi entrarien. Segons el ministre, la idea era que intervinguessin en la gestió de cada aeròdrom les institucions locals, cercant així la "màxima eficiència" i premiant d'alguna manera aquells que eren "més rendibles". Òbviament, el de Palma, segons les dades d'AENA, era un dels que amb més raó hauria de ser cogestionat. La insistència illenca a assolir la cogestió va fer que el president espanyol, Rodríguez Zapatero, rebés el president Francesc Antich, per a donar-li, suposadament, "totes les garanties" –va dir Antich– que Son Santjoan entraria "en la cogestió".

No obstant aquelles assegurances donades per Blanco i per Zapatero, el panorama ara ha canviat força. Podrà haver-hi alguna participació de les institucions locals en els nous aeroports de gestió privada? A les Balears preocupa molt la possibilitat de perdre aquesta opció i que el control efectiu dels aeroports illencs, sobretot el de Son Santjoan, continuï en part en mans de Madrid i en part en mans privades, de manera que les institucions pròpies hi tendrien poc (o res) a dir-hi.

En una roda d'opinions publicada per *Diari de Balears* el dia 8 d'abril, es palesava la profunda desconfiança que suscitava l'anunci de privatització i la insistència dels representants polítics balears a aconseguir una cogestió efectiva. Un dels portaveus del PP, Antoni Fuster, assegurava que malgrat no veure "amb mal ulls la privatització" sem-



GOVERN DE LES ILLES BALEARS

Francesc Antich va rebre "garanties" del president espanyol, José Luis Rodríguez, que el govern balear podria intervenir en la gestió de l'aeroport de Palma, però ara sembla que es privatitzarà.

pre s'han mostrat d'acord amb una cogestió efectiva, dues possibilitats que no necessàriament s'exclouen l'una a l'altra. El conseller de Mobilitat, Biel Vicens –que participà en les converses amb el ministre Blanco per a assolir la cogestió per a Palma–, es mostrava decebut "per l'escàs compromís" que el govern espanyol ha demostrat aquests darrers anys; insistí en la cogestió com a fórmula "per a poder decidir rutes, on s'inverteix i quines són les tarifes" a aplicar, i es mostrà totalment contrari a

la privatització. Des d'Esquerra Unida, el seu coordinador de les Balears, Manel Carmona, troba que la privatització dels aeroports insulars "repercutirà negativament en l'economia i en els ser-

El govern balear es mostra decebut pel compromís tan escàs de l'espanyol

veis", per la qual cosa s'hi mostra radicalment en contra. Des d'ERC, Joan Lladó, president illenc de la formació, sospita que Madrid "no vol amollar la gestió perquè amb els doblers que genera es paga el deute d'AENA". Des del PSM, el secretari general de la formació, Biel Barceló, considera que s'havia de descentralitzar la gestió dels aeroports perquè "no té sentit que cada territori no pugui decidir" allò que més interessi a cada aeroport.

L'hotelier Simón Pedro Barceló, el copresident de la cadena hotelera Barceló, també va intervenir en la polèmica sobre la privatització aeroportuària. Fou en la participació en la comissió d'indústria, turisme i comerç del Congrés dels Diputats, en unes sessions destinades a debatre sobre el futur turístic. Segons l'empresari, podria haver-hi un camí alternatiu a la simple venda. La gestió privada però mantenint la titularitat pública dels aeroports. Es mostrà convençut que "la gestió privada" és més eficient, però "no necessàriament havia de ser a costa de perdre la titularitat pública, perquè seria preocupant que tot un aeroport" fos propietat d'una empresa privada. "El funcionament d'un aeroport no pot dependre exclusivament d'un compte de resultats."

Miquel Payeras

Breus

Cajamar absorbeix la rural valenciana Caja Campo

La reestructuració del sistema financer continua diluint les entitats valencianes en l'actual marasme de fusions i absorcions. Caja Campo, la segona caixa rural valenciana, nascuda l'any 1964 com una iniciativa de cooperatives vitivinícoles de la zona de Requena, ha arribat a un acord de fusió amb Cajamar que, a la pràctica, representa una absorció per part d'aquesta darrera. Cajamar té un volum de negoci de 44.479 milions d'euros, mentre que el de la primera puja a 1.976. Caja Campo té actualment 78 oficines i 281 treballadors.

L'estalvi públic farmacèutic duu les farmàcies a un atzucac

Les farmàcies han perdut un 25% dels beneficis aquest darrer any, i van tancar el mes de març amb una caiguda de la facturació del 12%, a conseqüència del pla de racionalització de la despesa farmacèutica de les administracions públiques impulsat per l'estat, que, entre més qüestions, retalla d'un 30% el preu dels medicaments finançats per la Seguretat Social. Tot plegat en un moment en què les farmàcies tenen més despeses perquè inverteixen per a implantar la recepta electrònica. El Col·legi de Farmacèutics de Catalunya adverteix d'una caiguda de la rendi-



JAUME MENESES

Els beneficis de les farmàcies han caigut d'un 12% i caldrà acomiadar treballadors.

bilitat de les farmàcies i ha fet que el 7% de les oficines de farmàcia, d'un total de 3.065, no arribin a cobrir el sou mínim d'un farmacèutic. El sector es trobarà obligat a acomiadar 3.000 treballadors.