

**Direcció, administració, publicitat i vendes:**

Octubre Centre de Cultura Contemporània.  
Carrer de Sant Ferran, 12. 46001 València.  
Telèfon: 963 535 100. Fax: 963 155 165.

**Redacció de Barcelona:** Rambla de Catalunya, 121,  
1-2, esc. esquerra. 08008-Barcelona.

Telèfon: 932 384 262. Fax: 932 384 263.

**Redacció de Palma:** Carrer de l'Almudaina, 8 entresòl-  
dreta. 07001-Palma.

Telèfon i Fax: 971 720 763.

**Web:**

<http://www.eltemps.cat>

**Correu electrònic:** [eltemps@eltemps.net](mailto:eltemps@eltemps.net)

**Subscripcions:** 902 131 025.

[subscripcions@eltemps.net](mailto:subscripcions@eltemps.net)

**Edita:** Edicions del País Valencià, SA.

**Editor:** Eliseu Climent.

**Assessor editorial:** Salvador Cot.

**Director de continguts:** Àlex Milián.

**Coordinadora:** Sumpsi Palau

**Redacció de València:** Núria Cadenes, Víctor Maceda,  
Violeta Tena i Rosa Serrano (*documentació*).

**Redacció de Barcelona:** Gemma Aguilera i Lluís  
Bonada.

**Redacció de Palma:** Miquel Payeras.

**Producció:** Jordi Badia (*correcció lingüística*).

**Rúbriques:** Francesc-Marc Àlvaro, Sebastià Alzamora,  
Oriol Amat, Joan-Anton Benach, Xavier Bru de Sala,  
Toni Canyis, Muriel Casals, Agustí Colomines, Salvador  
Cot, Martí Domínguez, Fabià Estapé, Jaume Fàbrega,  
Llibert Ferri, Josep Gifreu, Àlex Gorina, Manuel S.  
Jardi, Alfons Llorenç, Glòria Marcos, Ricard Mas,  
Andreu Mas-Colell, Joan F. Mira, Joan Nebot, Roger  
Palà, Marta Pessarrodona, Josep Ramoneda, Jordi Riba,  
Ferran Sàez Mateu, Josep Maria Terricabras, Ramon  
Tremosa, Vicenç Villatoro, Xavier Vinader.

**Corresponsals:** Pau Bori (*Belgrad*), Natàlia Boronati  
(*Moscow*), Erena Calvo (*Rabat*), Macià Claramunt  
(*Castelló*), Raquel Correa (*Brussel·les*), Míriam Díez  
(*Roma*), Joan Lluís Ferrer (*Eivissa*), Carla Fibla  
(*Amman*), Ricard González (*Washington*), Victòria  
Jiménez (*Londres*), Juli Martí (*París*), Federico Rivas  
(*Buenos Aires*), A. V. Santamaria (*Alacant*), Gemma C.  
Serra (*Berlin*), Maria Josep Siscar (*Ciutat de Mèxic*),  
Miquel Toran (*Pequín*).

**Col·laboradors:** Albert Aguilera, Laura de Andrés,  
Violeta Camarasa, Alexandre Carbó, Roser Carol, Borja  
Català, Antoni Castel, Alfons Cervera, Eliseu T. Climent,  
Joan Colomer, Joan Corbera, Oriol Corticans, Martí  
Crespo, Miquel Àngel Díaz, Daniel Díez Esculies, Júlia  
Esbert, Enric Faura, Laia Fernández, Carles Gàmez,  
David Garrido, Roser Gasol, Salva Giménez, Dani  
Gómez (*País Basc*), Andreu Gomila, Gani Jakupi, Josep  
Enric Llebot, Roger Mateos, Rossanna Melià, Joan M.  
Oleaque, Roger Padrós, Pelai Pagès, Óscar Palau, Cèsar  
Palazuelos, Juli Peretó, Carles Pont, Cristina Simon,  
Lluç Soler, Eva Tarragona, Jordi Tejel, Àlvar Valls, Sergi  
Vicente.

**Traductors:** Carme Geronès, Mercè Ardiaca, Blanca  
Juan, Sara Roca i Beatriu Vallès.

**Col·laboradors gràfics:** Agència Efe, Tina Bagué, Fer,  
José Luis Iniesta, Salvador Llosà, Toni Payà, Jordi Play  
i Prats i Camps.

**Disseny:** Ana Vanesa Prieto.

**Disseny de la capçalera:** Enric Satué.

**Disseny de la portada:** Toni Payà.

**Publicitat i promoció:** Salva Martínez (València).

Tel.: 963 535 100. Gemma Garrido (Barcelona). Tel.:  
932 384 262.

**Subscripcions:** Susanna Alacreu

**Administració:** Pilar Martí i Quica Sena.

**Fotomecànica i impressió:** Guada Impressors S.L.

*Aldia (Horta).*

**Dipòsit legal:** V-853-1984.

Cap part d'aquesta publicació no pot ser reproduïda per cap  
mitjà: mecànic, fotoquímica, electroòptica, magnètica, de fotocòpia,  
ni de cap altra mena, sense permís de l'editor.

# Iberia, caríssima

És ben cert que els 140 milions d'euros que les administracions públiques catalanes han invertit a Spanair haurien pogut tenir una destinació més profitosa, tant des del punt de vista econòmic com social. La companyia no ha estat reformada ni redimensionada pels nous accionistes, i això en dificultava molt la supervivència en un negoci extremadament competitiu com el de la navegació aèria.

Però, essent certes totes aquestes apreciacions sobre Spanair, la veritat és que la factura que més pesa sobre el contribuent és la d'Iberia. La companyia espanyola ha rebut unes injeccions fabuloses de diner públic. A més, tot el sistema aeroportuari de l'estat s'ha dissenyat tenint molt en compte els interessos d'Iberia, íntimament vinculats a la centralització, radial i radical, del conjunt de la xarxa.

Poc abans de privatitzar-se, Iberia va rebre prop de 1.400 milions d'euros, deu vegades la quantitat que ha rebut Spanair del 2009 ençà. I després ha continuat percebent tota mena de subvencions, directes i indirectes, i una llarguíssima rastellera de privilegis derivats de la seva condició de companyia de bandera espanyola. A hores d'ara, a més, diverses filials i participades d'Iberia continuen rebent diner públic des de totes les administracions. I encara, en el cas de Vueling, la caiguda de Spanair significa l'eliminació d'un competidor que li obre espai per a ocupar una gran quantitat de rutes i destinacions que quedaran lliures o amb un nivell de demanda superior al de l'oferta.

Tot això no ha evitat que les administracions catalanes fossin durament atacades per la premsa de Madrid, que atribueix la fallida de Spanair a una concepció suposadament nacionalista de la inversió. Com en el cas de tantes altres partides pressupostàries, els mitjans de comunicació espanyols ensenyen les dents quan la Generalitat actua amb algun grau d'autonomia, i parteixen, és clar, del pressupòsit que cal privilegiar i respectar la concentració de tot el poder polític i financer a Madrid. Consideren que la caiguda de Spanair és una victòria política de l'espanyolisme i han reaccionat en conseqüència.

El cas és que l'experiència de Spanair ha estat un fracàs, i ara el govern català té la responsabilitat de traçar estratègies viables per a poder connectar l'aeroport del Prat amb el món, és a dir, més enllà de Barajas. Òbviament, caldrà cercar pactes amb companyies aèries estrangeres, però, sobretot, és imprescindible que el Prat es gestioni des de Barcelona, sense subordinar els interessos de l'aeroport de Barcelona als del de Madrid. Tot plegat, la cançó de sempre però sense tant temps ni tants diners.

## Als nostres lectors



### Pagar sense volar

Aquests dies s'ha difós pertot arreu una xifra: 140 milions d'euros. És la inversió de l'administració catalana a Spanair des que va passar a ser controlada per un conglomerat empresarial català. Un centenar llarg de milions que, naturalment, hauria pogut tenir una destinació molt millor. Però hi ha una cosa que no diu ningú: Iberia s'ha endut –i s'enduu encara– un doll de diner públic molt superior. La companyia espanyola de bandera disposa de tota mena de subvencions i privilegis dignes d'algun objectiu moralment superior o, almenys, socialment més rendible. Aquesta setmana ho expliquem tot sobre Iberia i, molt especialment, com afecta les butxaques de tots plegats. Un dossier que han elaborat Gemma Aguilera i Violeta Tena.

**Salvador Cot**