

# Diàleg

**AVUI+**  
Des del 1976

CORPORACIÓ CATALANA  
DE COMUNICACIÓ S.L.

ANTONI CAMBREDÓ, president executiu  
JOAN ODINA, conseller delegat  
CARLES FLO, director general  
IVAN GRAU, director financer  
ORIOL GALLISSÀ, director comercial  
JOAN SERRA, director de producció  
PATRÍCIA TARRIDA, cap de distribució  
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

**GESTIÓ I FUTUR D'UNA  
INFRASTRUCTURA CLAU**

Ramon Tremosa  
i Balcells



Professor de teoria econòmica a la UB  
www.ramontremosa.cat

**AL PEU DEL CANÓ**

Palau  
i Fabre

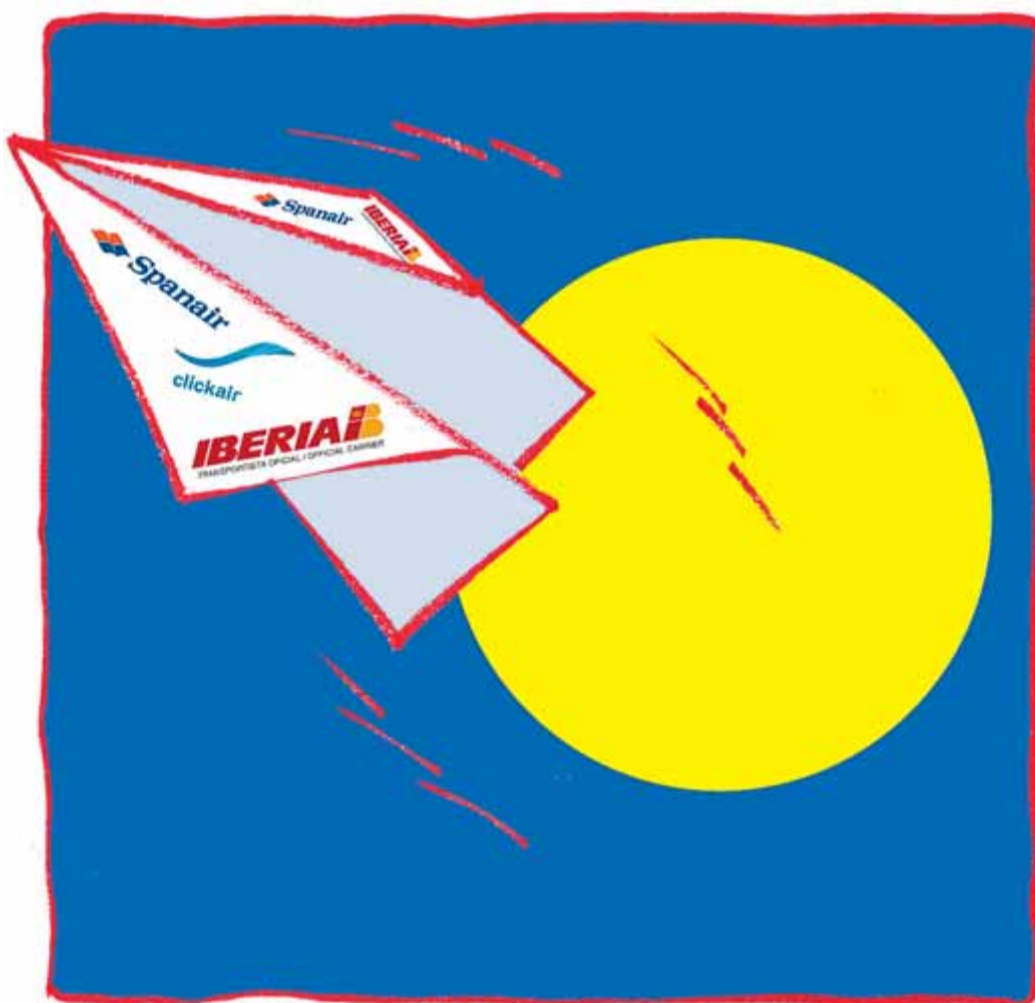
## El Prat, al sac i ben lligat

**A**mb la benedicció de ZP el futur monopoli d'Iberia a l'aeroport del Prat està servit. Si Iberia compra finalment Spanair recuperarà una posició de domini semblant a la que tenia en el franquisme. La seva quota de mercat al Prat creixerà del 33% al 50% i assolirà un 77% del Pont Aeri BCN-MAD-BCN. I atès que Air Nostrum ja és una franquícia d'Iberia i que amb Air Europa també hi manté unes privilegiades relacions (que han inclòs el lloguer d'avions i de tripulació d'Iberia quan Air Europa estava en perill), a l'aeroport de Barcelona només Vueling restarà fora dels tentacles de l'exmonopoli... fins que es decideixi quan se la fusiona amb Clickair. Així Iberia recuperarà, amb la complicitat del govern central del PSOE i del govern regional madrileny del PP, tot el terreny perdut a l'aeroport català des que va començar la liberalització del mercat aeri imposada per la UE.

**EL PAPER DE CLICKAIR** en aquesta operació és molt més important del que sembla, ja que serveix per maquillar la posició de domini a efectes de defensa de la competència. Tot i que Iberia a Clickair només hi té un 20% del capital social, Iberia s'hi va reservar drets polítics preferents fins al 80%. Així, Clickair es va quedar els drets d'aterratge dels vols (*slots*) que va deixar lliures Iberia quan va marxar del Prat: atès que Iberia no arriba al 51% del capital de Clickair, aquesta cessió és dubtosament legal, però la justícia trigaria anys a resoldre-ho. Iberia i Clickair han confirmat que només pensen oferir al Prat vols de radi curt i mitjà: centrant-se en el baix cost es barra el pas a altres companyies de vols de radi més llarg, així com també es limita el creixement dels aeroports de Girona i Reus, en lloc de cercar-hi complementariats. I encara que Iberia pretengui camuflar que Clickair no és una filial encoberta, l'operativa diària demostra tot el contrari: com és que Clickair gaudeix de l'accés a tota la tecnologia de gestió i de reserves d'Iberia? Això no passa entre empreses competidores.

**L'OPERACIÓ S'ANUNCIA** ara, poc abans de les eleccions, quan tot és justificable en nom de l'espanyolitat d'empreses i d'aeroports. El possible futur monopoli d'Iberia al Prat, però, amenaçarà una part significativa de l'activitat econòmica futura de Catalunya, que dependrà en exclusiva d'una Iberia que sempre ha apostat per convertir el Prat en una base d'operacions alimentadora de Barajas. Ara que, per exemple, la Fira de Barcelona s'havia refet contra tot pronòstic, guanyant certàmens de primer nivell a Europa (World Mobile Congress, Bread&Butter, Expoquímia, Hostelco, Alimentaria, Construmat...), el centralisme d'Estat posa la catifa vermella perquè els millors salons marxïn cap a Ifema, a tocar de Barajas: avui els congressos globals encara tenen uns assistents majoritàriament europeus i nord-americans; d'aquí a deu anys, però, els congressos seran realment globals i els vols directes a la Xina i al Brasil, entre molts altres de llarga distància, seran condició *sine qua non* per organitzar-los.

**SI IBERIA COMPRA SPANAIR**, s'entendrà finalment perquè Caja Madrid es va tirar a la piscina el novembre passat, comprant accions fins a assolir un 22% del capital d'una companyia de futur incert



LLUÏSA JOVER

**“Iberia recuperarà, amb la complicitat del govern central del PSOE i del govern regional madrileny del PP, tot el terreny perdut a l'aeroport català des que va començar la liberalització del mercat aeri imposada per la UE”**

a llarg termini. Tan incert que ningú no l'ha volgut comprar, que al novembre passat cotitzava a 3,7 euros per acció i que ara s'arrossega pels parquets a 2,3 euros. El capitalisme estatista madrileny hauria actuat una vegada més amb xarxa de protecció, atès que Caja Madrid segurament coneixia la futura posició de monopoli d'Iberia a la T-Sud del Prat, que esdevindrà finalment la T-5 de Barajas. Vet ací una altra operació impulsada dins del mar regulatori *business friendly* de l'intervencionisme liberal del PP i del socialisme de mercat del PSOE. El president Montilla i el conseller Castells només han fet una vaga referència a uns pretesos organismes reguladors espanyols, que depenen finalment del joc de ma-

jories al Congrés de Diputats: esperar que el servei de la Comisión Nacional de la Competencia aturi la compra de Spanair per Iberia és del tot il·lusori, vista la capacitat dels antics monopolis públics per fer valer els seus interessos. El govern català, que va beneir al seu dia Clickair enfront dels qui pensàvem que venia a l'aeroport del Prat a fer “de gos d'atura” (AVUI, 18.01.2007), ara arrossega el llast d'aquell pecat original i es limita a acatar les ordres de Madrid. I així s'entén perfectament l'optimisme del PSC. Aviat farà cinc anys que són al govern català i, tot i no haver arrencat encara cap augment real i tangible d'autogovern, segueix encimbellat al govern de totes les institucions. Ja cal que Esquerra s'afanyi: sense avenços palpables i afermada al poder s'assembla cada dia més a la CiU dels darrers anys.

**NOMÉS QUEDA L'ESPERANÇA** que companyies estrangeres, que veuen oportunitats que el món global ofereix a Catalunya, apostin pels nostres aeroports i ajudin a trencar el centralisme espanyol. Com ara el president de Ryanair desafiant fa poc Iberia, cofat amb una barretina a l'aeroport de Girona i embolcallat amb una senyera a l'aeroport de Reus, tot dient que Ryanair en pocs anys superarà Iberia en el mercat domèstic: allò que als catalans ens nega el govern central al segle XXI només ens ho pot donar el mercat global. Com més logístics, més lliures.

Isabel  
Olesti

Esriptora



**No fa gaires anys vaig proposar de fer una crònica sobre Palau i Fabre en un diari i vaig tenir la sensació** que em posarien traves perquè, ¿a qui li interessava que el poeta busqués un municipi que acollís una fundació? Per sort, em van dir que sí i vaig anar a casa seva per parlar-ne. Palau vivia llavors en un pis de l'Eixample: un caos organitzat de papers, llibres, fotos, pintures, documents... T'ensenyava amb emoció els quadres del seu pare, els dibuixos de Picasso i tantes i tantes coses que estimava. Palau era un home solitari, però tenia bons amics i possiblement gràcies a ells el 1999 li van donar el Premi d'Honor de les Lletres Catalanes. Poc després, l'Ajuntament de Caldes d'Estrac li obriria les portes per tirar endavant el seu somni, la fundació. Diumenge vaig sentir un comentari de Joaquim M. Puyal sobre Palau: “En aquest país et vénen els reconeixements quan et mors”. I té força raó. Ha quedat enrere el temps que el poble acompanyava els seus poetes morts fins a la sepultura, com va passar amb Verdager, i Maragall, però ara l'abisme que separa aquella època és tan gran que ni el mateix president de la Generalitat, amb tots els meus respectes, no sap pronunciar el nom del poeta difunt i fa un discurs de comiat com podria dir adéu a una empresa de calçotets. Ben segur que algun dels seus socis de govern hauria pogut parlar-ne amb més “coneixement de causa” i amb una mica més d'emoció. Som un país petit i tenim el que tenim, però oblidem aviat el poc que tenim. ¿Hauria costat gaire “reviscolar” Blai Bonet amb l'excusa del desè aniversari de la seva mort? ¿O és que per ser mallorquí no tocava? En fi...