

Metrovacesa crearà un nou càrrec per als Sanahuja

El consell de la immobiliària té previst nomenar el director general de Cresa adjunt a la presidència ■ La CNMV es pronunciarà sobre l'operació aquesta setmana

Redacció
MADRID

El consell d'administració de Metrovacesa, que se celebrarà dimecres 28 de febrer, té previst crear un càrrec d'adjunt a la presidència que ocuparà un representant de la família Sanahuja, primer accionista de la immobiliària.

Si més no, així consta en l'acord subscrit entre aquesta família de promotors catalans i el president de Metrovacesa, Joaquín Rivero, i el seu soci, Juan Bautista Soler, per dividir la immobiliària en tres societats independents, i posar fi així a les diferències insalvables que totes dues parts mantenien sobre la gestió del grup i el seu control.

Concretament, i segons a transcendit, aquest nou càrrec l'ocuparà Jesús García de Ponga, director general de Cresa, societat patrimonial dels Sanahuja. De



Seu central de la immobiliària Metrovacesa a Madrid ■ AFP / ARXIU

fet, segons va avançar l'AVUI dimarts passat, García de Ponga dirigit, posteriorment, la segregació de Metrovacesa que es quedarà el grup català.

D'aquesta manera, i segons l'acord signat, el president de la immobiliària "estarà obligat a facilitar a l'ad-

ministració i documentació rellevant sobre la gestió diària de Metrovacesa que sol·liciti".

El tàndem Rivero-Soler es quedaran amb Gecina, la filial francesa de Metrovacesa, i una altra societat de nova creació i que agruparà tres projectes immobiliaris

a Espanya valorats en 269,5 milions d'euros.

La Comissió Nacional del Mercat de Valors (CNMV) confia a pronunciar-se aquesta setmana sobre l'acord assolit per dividir la primera immobiliària de l'Estat espanyol i la tercera de la zona euro. ■

TANTXTANT

Modest Guinjoan
Josep Maria Llauredor



Donar la cara...

Quan l'Oleguer escriu o l'Eto'o parla massa, la directiva del Barça vacil·la; s'esfondra el túnel de Vielha i en celebren la reobertura com un èxit; els trens de rodalies s'aturen cada dia, però ja deuen preparar la gran festa d'inauguració de l'AVE; creix el nombre d'accidents laborals, i la cosa fa temps que dura... Són coses aparentment inconnexes, però a darrere hi ha la responsabilitat de qui mana.

Els empresaris i els directius de les organitzacions tenen una posició de poder perquè han de prendre decisions de pes. I per això cobren més que la resta, perquè en decidir se la juguen. Decidir coses agradables, figurar en les victòries, felicitar o apujar el sou a algú no és cap mèrit. Potser haurien de pagar per fer-se aquestes fotos! Però el dia a dia és ple de decisions que fan de mal prendre, que no són precisament flors i violes: puntuals, com les negatives a les propostes, erides a l'ordre, esbronecades, acomiadaments; o de més calat, com el fracàs de projectes que s'havien defensat a capa i espasa, problemes operatius...

Alguns empresaris i directius, davant d'aquestes situacions, prefereixen no donar la cara; ho fan per ells secretàries valuoses, fidels col·laboradors avetsats a fer cara de pòquer, breus notes de premsa o, simplement, el silenci, la no resposta. La trona i el prestigi deuen pesar tant que, per aquestes latituds, són més habituals els cessaments que no pas les dimissions per pròpia iniciativa, sobretot en el sector privat, que en el públic això no se sap què és. Potser els qui s'amaguen són una minoria, però, quan ho fan, donen una mala imatge i omplen de dubtes la resta de l'organització al voltant de la seva competència professional real.

ANÀLISI

Joaquim Perramon



Objectiu: 'hub' internacional

Desencallar el Prat

La setmana passada va saltar la notícia que el president del govern central, José Luis Rodríguez Zapatero, visitarà Barcelona. En la visita, s'entrevistarà amb el president de la Generalitat, José Montilla, per tractar el futur de l'aeroport del Prat i, concretament, la conversió en un hub internacional, és a dir un aeroport apte per a la connexió de vols intercontinentals. La qüestió que s'està dilucidant és l'adjudicació de la nova terminal Sud (T-Sud), entenent-se que la seva explotació serà determinant en les activitats del hub.

El Prat és un aeroport ben connectat dins l'àmbit de la Unió Europea (UE). No obstant, la manca de vols intercontinentals sense escales situa el Prat com un aeroport secundari a nivell internacional. No cal dir els entrebancs que aquesta situació comporta, les deficiències en el trànsit de passatgers, les relacions turístiques, econòmiques, empresarials i en el transport de mercaderies.

Tot i que Zapatero, en una compareixença al Congrés, va



Avions operant a l'aeroport barceloní del Prat de Llobregat ■ MIQUEL ANGLARILL / ARXIU

garantir que s'està treballant perquè el Prat sigui un hub, i que en el pla estratègic d'infraestructures i transport del ministeri de Foment de l'any 2005 es té en compte, es desconeix per quin camí ha d'anar l'adjudicació. El que sí que se sap és que en l'actual model centralista aeroportuari, la decisió sobre l'adjudicació de la T-Sud del Prat la pren AENA,

ens gestor de tots els aeroports de l'Estat espanyol, creat l'any 1987 i depenent de Foment.

L'ens públic decideix sobre l'ordenació de l'espai que ocupen les companyies aèries a les terminals. Cap aeroport pot decidir sobre les tarifes que es cobren a les companyies aèries, l'adjudicació de drets de vol i horaris. El con-

sell d'administració està format per quinze membres, fonamentalment funcionaris.

El Parlament ha aprovat una resolució instant la Generalitat a participar en les decisions estratègiques sobre l'aeroport del Prat i al repartiment de la T-Sud, vetllant perquè l'adjudicació de l'explotació es faci a companyies que converteixen la nova ter-

minal en un hub internacional.

El pas del temps obliga a fer una reforma del sistema aeroportuari. En aquest sentit, s'hauria de promulgar un nou model. Al ministeri de Foment els treballs s'encaminen a obrir la gestió a les empreses privades, a les comunitats autònomes i als ens locals, però mantenint la gestió en xarxa, és a dir, centralitzada i amb predomini de l'administració estatal.

D'altra banda, se separarà la gestió dels aeroports de la navegació aèria i AENA es dividirà en dos organismes. En aeroports, es podrà traspasar la gestió de cada estructura a un consorci en què l'Estat es reserva el 51%. El 49% es repartirà entre les comunitats autònomes on hi ha els aeroports més importants, les empreses privades i les administracions locals. La navegació dependrà directament de Foment. Pel que fa al Prat, una contraproposta que es planteja és que la representació de l'Estat i de la Generalitat en el consorci sigui paritària, amb el 40% cadascun, i el 20% restant es repartirà entre el sector privat i l'administració local.

Iberia

Durant els anys cinquanta i seixanta, Iberia va experimentar un procés de gran expansió. El 1979 va iniciar un període de decadència per l'envelliment de la flota i els permanents conflictes laborals. El 1992 es va iniciar la liberalització de les tarifes i dels serveis, i es va produir una gran competència entre les companyies tradicionals i l'estretor dels marges d'explotació. La UE ha forçat un canvi i ha fet entrar les companyies aèries en un escenari de cel obert i lliure mercat. Amb la progressiva desregularització dels mercats els ha obligat a abandonar posicions monopolistes i cercar els objectius d'un millor funcionament econòmic i avantatges per a l'usuari.

Les low cost han anat acaparant quota de mercat en els aeroports de l'Estat. Iberia, després del col·lapse del Prat per la protesta del personal de terra, va suprimir els vols amb base a Barcelona. Ara intenta superar la sotragada propulsant la companyia de baix cost Clickair i tancant un pacte amb Globalia per conservar gran part del handling del Prat.