

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
ORIOI GALLISSÀ, director comercial
JOAN SERRA, director de producció
LEANDRE BASANTA, cap de distribució
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

**ADQUISICIONS I FUSIONS
DE GRANS EMPRESES**

Ramon Tremosa
i Balcells



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

Comenta l'article a
www.avui.cat/37708

AL PEU DEL CANÓ

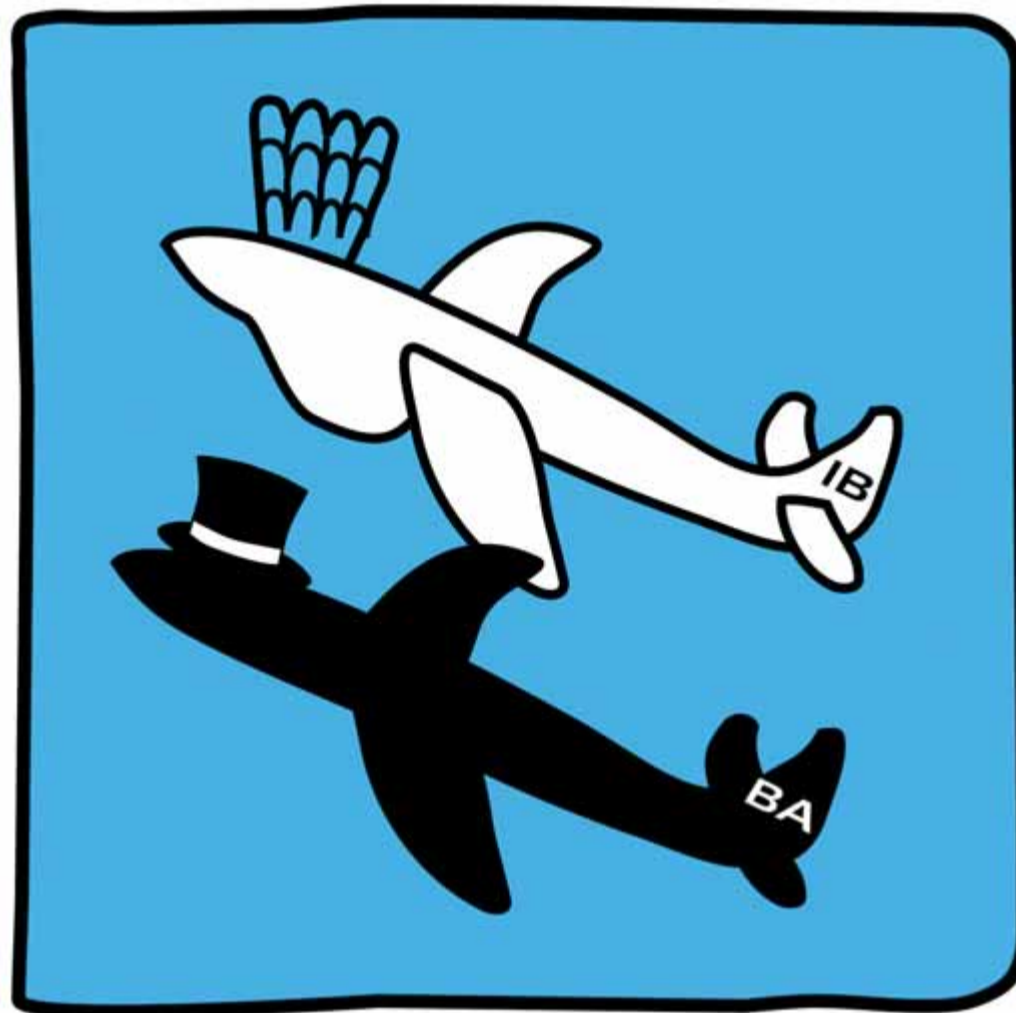
Ocells de
plàstic

Noces d'Iberia?

La setmana passada Iberia (IB) va anunciar, poc abans que Gas Natural comprés Unión Fenosa, una suposada fusió amb British Airways (BA), que algun diari madrileny fins i tot va presentar com una "fusió entre iguals". Qui mana a IB és Cajamadrid, controlada per la Comunitat de Madrid: llàstima que ara la presidenta, Esperanza Aguirre, com alguns partits polítics, patronals o sindicats, no ens hagin obsequiat amb discursos sobre seus d'empreses en "territori nacional": la premsa britànica parla sense embuts de compra d'IB per part de BA, que el domicili fiscal se situarà a Londres i *The Financial Times* parla directament de "la fi del nacionalisme econòmic espanyol" de la caixa madrilenya a IB. Per cert, Florentino Pérez ha hagut de vendre's Unión Fenosa, renunciant a fusionar-la amb Iberdrola i sense que quedi clar si podrà aconseguir-ne finalment el control, que fa molts mesos que anuncia: ACS ha de tornar presteccs i ha de reduir deute en un nou context de crisi en què les constructores ja no podran finançar alegrement com fins ara.

CAJAMADRID HA PRECIPITAT UN ANUNCI de suposada fusió pocs dies abans que IB presenti els resultats del primer semestre, que haurien ensorrat encara més la seva cotització a la borsa. Cajamadrid és avui la principal accionista d'IB amb un 23% del seu capital, després que el novembre de 2007 Esperanza Aguirre la forcés a adquirir un 14,5% del capital a 3,6 euros l'acció. Abans de l'anunci de la fusió amb BA l'acció d'IB havia caigut fins a 1,6 euros, i Cajamadrid havia acumulat unes minusvàlues latents de 300 milions d'euros en només sis mesos. Tot i això, Esperanza Aguirre veia en aquesta compra la millor garantia per preservar la "madrilenyitat" d'IB lligada a la preponderància de Barajas en el context espanyol. Sobretot ara que es comença a obrir el meló d'una AENA amb pèrdues, amb un deute reconegut de 8.000 milions d'euros i en un context en què valencians, balears, andalusos i canaris tenen més interès que els catalans a desballestar el model de "caixa única pretesament solidària" de la xarxa d'aeroports espanyols (una relíquia franquista en ple segle XXI única al món desenvolupat i que ha privilegiat sempre Barajas). La crisi d'IB, doncs, li obre a Cajamadrid una altra via d'aigua i calia actuar ràpidament: aquesta té prestats 1.000 milions a Martinsa, en suspensió de pagaments i amb molts immobles hipotecats. Cajamadrid ha de sortir a borsa amb el seu projecte Cibeles, la tardor sembla que serà pitjor que l'estiu i aquesta entitat no té una cartera industrial tan sòlida com té La Caixa, que amb la compra de Fenosa per part de Gas Natural donarà valor i rendibilitat als accionistes de Critería a llarg termini.

DE LES SUPOSADES NOCES ENTRE BA I IB no en sabem ni el dia, ni l'hora ni el lloc. Per què s'han donat les dues empreses un termini tan llarg, de dotze mesos, per concretar les condicions de la fusió, quan en els temps que corren un semestre és una eternitat? Per què no s'ha facilitat cap informació sobre l'organigrama directiu i les sinergies a aconseguir? Quin contrast amb la precisió de la compra d'Unión Fenosa per part de Gas Natural (preus, condicions i terminis clars), com qualse-



JORDI SÀBAT

“Ara podem començar a escriure que la T-4 de Barajas, amb la compra d'IB per BA, pot esdevenir la T-6 de Heathrow”

vol altra operació corporativa. En el sector aeri europeu, per exemple, va quedar molt clar que era Air France qui comprava, i com, KLM.

BA SAP QUE IB NO TÉ CAP ALTRE SOCI INDUSTRIAL, ara que les grans companyies mundials estudien aliances globals. BA sap que a IB se li acaba la ruta estreta Barcelona-Madrid-Barcelona per causa de la competència de l'AVE (el darrer pont aeri del món, que havia arribat a generar el 30% del seu benefici, gràcies al qual IB ha mantingut durant molts anys tants vols deficitaris en el mercat espanyol). BA sap que IB pateix en el seu propi mercat la competència ferotge de les *low cost* europees, per causa de les quals BA va haver de tan-

car la seva companyia de baix cost Go: qui no recorda el president de Ryanair a l'aeroport de Reus el febrer d'enguany, embolcallat amb una senyera i desafiant l'exmonopoli, dient que en cinc anys Ryanair superaria IB en el mercat espanyol (per cert, quin precedent per a Vueling-Clickair!). BA fa molts anys que diu que vol comprar IB però no la compra: ¿No és encara arribat el moment de concretar sinergies, acoblar vols, defensar quotes de mercat i reduir costos comprant a proveïdors? ¿BA intueix que IB és com un cotxe, que avui val menys que ahir però més que demà? Per als anglesos "a business is made when is cashed" (un negoci és tancat quan és cobrat).

LA GLOBALITZACIÓ VA MOLT DE PRESSA i l'aviació és uns dels sectors on més ràpidament es visualitzen els canvis. Si a l'octubre de 2007, arran de l'adjudicació d'AENA de la T-Sud del Prat, vaig escriure que la T-Sud esdevindria la T-5 de Barajas, ara podem començar a escriure que la T-4 de Barajas, amb la compra d'IB per BA, pot esdevenir la T-6 de Heathrow: tot i la nova T-5, Heathrow està saturat i Barajas té camp per créixer. I els catalans què? Com més anglosaxó i menys ibèric sigui el nostre mercat aeri millor: per als anglosaxons la realitat i el mercat solen passar al davant dels projectes centralistes d'Estat. Als nord-americans que vénen de creuer a Barcelona, per exemple, ja no els poden fer passar com fa uns anys per Barajas.

Isabel
Olesti



Esriptora

Fa anys, en un viatge a Síria, vaig arribar a un poble on, de lluny, semblava que hi volessin milers d'ocells d'un to grisós. Feia molt de vent i els ocells planaven per damunt del poble sense acabar de marxar. De més a prop vaig veure que allò eren bosses de plàstics. Sortien d'una muntanya enorme, tota folrada de gris, i escapaven a volar com veritables ocells. A penes es veia el cel, farcit de plàstic, però la gent del poble ni tan sols alçava el cap perquè devia ser ben normal. A Síria donaven bosses per qualsevol cosa i sempre acabaves trobant-les al mig dels carrers, als parcs... La gent ho llençava sense manies i així les ciutats quedaven literalment arrebossades de plàstic. Aquí no hem arribat a aquest punt perquè tenim una punta més de civisme i la majoria de gent ho llença a les escombraries. Però, ¿a les correctes? ¿I és necessària una bossa per cada cosa que comprem? Hi ha una cadena de pastisseries a Barcelona que ha penjat un cartell demanant d'estalviar bosses. En una altra cadena de supermercats pregunten si en vols. És el primer pas, però gairebé a tot arreu et donen la bossa sistemàticament, encara que portis carro de la compra, i si dius que no en vols et miren estranyats. Recordo que una part del govern català es diu ecologista. Estaria bé fer alguna campanya per mentalitzar la gent perquè no agafi la maleïda bossa. No m'agradaria acabar com aquell poble de Síria, preciós, però amenaçat pel milers d'ocells plastificats.