

Editorial

Planificació i eleccions

Observar un gràfic sobre l'activitat en l'obra pública els darrers anys a Catalunya és el més semblant a mirar l'alçat d'unes muntanyes russes. El balanç anual presenta moviments tan bruscos entre exercicis que sembla governat per la mà d'una persona amb el pols poc ferm. Són oscil·lacions que aparentment no responen als cicles econòmics ni, per tant, als ritmes vitals del conjunt de la societat. La inversió en carreteres, parcs, ferrocarril, ports, escoles, hospitals, etc. depèn principalment dels ritmes de la política. Des d'aquest punt de vista, els anys electorals, i aquest òbviament ho és, són pèssims des del punt de vista de l'activitat de les empreses que executen l'obra pública. El sector recorda com un exercici nefast el 2004 –també any de cita a les urnes a l'Estat–, quan les inversions de les diferents administracions van caure en picat. Quan una Administració renova els seus òrgans de govern, aquests triguen un quant temps a ser «productius» des de l'òptica de les empreses constructores. La maquinària d'adjudicació de concursos es va escalfant i assoleix el màxim rendiment a

LES OSCIL·LACIONS DE L'OBRA PÚBLICA PEL RITME POLÍTIC DIFICULTEN ALS EMPRESARIS PORTAR EL NEGOCI AMB UN MÍNIM DE PREVISIÓ

partir de l'equador del mandat. El darrer any és el de les inauguracions, molt rendibles des del prisma electoral.

L'article que obre el número d'aquesta setmana plasma la preocupació dels representants del sector, que estan convençuts que enguany, any de cita amb les urnes, hi haurà un descens brusc en matèria de planificació, adjudicació i execució de l'obra pública. La preocupació és màxima per la coincidència amb el canvi de cicle en la construcció residencial, que ha esgotat el seu recorregut, d'altra banda sorprenentment llarg. Instàncies econòmiques del país han expressat l'oportunitat que aquest declivi de l'activitat residencial tingués el relleu de l'obra pública o de la restauració d'immobles, fet que, si es produís, faria més suportable el canvi econòmic des del punt de vista empresarial, però sobretot laboral. Les xifres de l'atur dels mesos de gener i febrer ja recullen l'impacte negatiu de la desacceleració de la construcció.

FINANÇAMENT. Els contractistes d'obres han demanat reiteradament, a través de la Cambra Oficial, una planificació de l'obra pública a llarg termini amb la complicitat de tots els partits polítics, de manera que el sector no pateixi aquestes diferències tan grans entre exercicis, diferències que fan gairebé impossible als empresaris portar el seu negoci amb un mínim de previsió i garantir els llocs de treball. En tot cas, és un objectiu difícil d'aconseguir.

El compromís assolit en el marc del nou Estatut sobre la inversió de l'Estat a Catalunya i el model de finançament que s'ha de negociar aquest any han de garantir uns recursos i una certa estabilitat en aquest camp. Ara caldrà que els nostres governants sàpiguen en què gastar aquests diners (infraestructures pendents n'hi ha) i que ho facin amb la previsió i el calendari adequats. ■

Tribuna lliure Ramon Tremosa i Balcells
Professor de Teoria Econòmica de la Universitat de Barcelona

Salvats pels ports

Amb relació als aeroports catalans, si, com ensumo, el PSOE obté la majoria absoluta, tot canviarà perquè res no canviï: els futurs consorcis de gestió continuaran controlats amb una majoria del 51% per AENA. El Prat continuarà estant subordinat a Barajas (la T-Sud esdevindrà finalment la T-5 de Barajas) i Iberia es cruspirà Spanair i reforçarà el seu monopoli a Barcelona. Tant segurs estan que serà així que fins i tot han anunciat l'operació abans de les eleccions. En aquest panorama desolador, de centralisme madrileny modernitzat i blindat per la majoria PSOE+PP, hi ha cap sortida per als aeroports catalans? Hi és per la porta del darrere i passa pels ports catalans.

El port de Barcelona ha duplicat entre 1995 i el 2007 el tràfic de tones, que ha crescut de 23,8 a 50,4 milions. Productes químics, alimentaris i automòbils (el 2007 en va moure 801.406 vehicles) fan d'aquest port el primer de la Mediterrània. Per ell s'importen matèries primeres i productes semielaborats, i s'hi exporta una bona part dels productes acabats de mitjà i d'elevat valor afegit de Catalunya. Els ports ja són una infraestructura clau en la nostra creació de riquesa: ser porta d'entrada del comerç intercontinental pot reforçar i renovar la nostra indústria.

PROTAGONISME RENOVAT. La Mediterrània, que des del descobriment d'Amèrica havia quedat arraconada per l'oceà Atlàntic, serà el segle XXI el principal corredor de comerç marítim mundial: no solament perquè el comerç entre Europa i Àsia es duplica cada cinc anys, sinó també perquè el nord d'Àfrica s'anirà desenvolupant. I la connexió futura entre la mar Negra i la mar Càspia, que permetrà por-



Daniel Blasco

tar per mar mercaderies des de l'Àsia Central, en reforçarà encara més la centralitat. I els ports de Barcelona, Tarragona i València tenen un gran actiu que no té el de Marsella: una gran àrea industrial al seu darrere molt diversificada, capaç d'afegir valor i d'acabar els productes semielaborats importats d'Àsia i Àfrica per exportar-

ALLÒ QUE NEGA EL GOVERN CENTRAL HO POT DONAR EL MERCAT GLOBAL... GRÀCIES ALS PORTS

los cap a Europa. Talment com fa Flandes.

Al port de Barcelona, el turisme de creuers ha crescut el 30% els darrers anys. L'any 2007 han passat pel port 1,7 milions de turistes, 500.000 dels quals eren dels EUA, fet que explica perquè Delta i Continental volen directament des de Barcelona als EUA: són turistes de renda mitjana i alta que demanen d'una manera creixent vols directes al port origen o final del seu creuer, sense haver de fer esca-

les en altres aeroports. Aquesta és l'única manera que tenen Mallorca i València per aconseguir vols directes a altres continents: ser origen o destinació de creuers per la Mediterrània.

TURISME ASIÀTIC. Al port de Barcelona, aquest turisme de creuers continuarà creixent i en pocs anys es podrien rebre centenars de milers de turistes asiàtics, per la qual cosa grans companyies d'Àsia estaran també interessades a oferir vols directes a Barcelona. Aquests vols són els que poden consolidar Barcelona i Catalunya en la primera divisió global el segle XXI: gràcies al turisme de creuers, tota la indústria catalana, els serveis avançats, la R+D+i, les seus de multinacionals, la sanitat privada, les escoles de negocis i les universitats, tots els altres tipus de turisme de Catalunya, les fires i els congressos globals... podrien disposar dels vols directes a altres continents, imprescindibles per poder ser eficients en un món cada dia més competitiu. Allò que nega el Govern central ho pot donar el mercat global... gràcies als ports. ■