

PEDRA SECA

Xavier Gual

EMPRESARI @xaviergual



SENYALS INEQUÍVOCS

Tot i que no és una dada contrastada per acadèmics ni per governants, el volum de trànsit és un indicador de la situació econòmica d'un territori. Les carreteres del país, sobretot a les zones de més trànsit i en hores punta, mostren una innegable corba de creixement constant. Després d'uns anys d'una certa distensió, accedir a la ciutat de Barcelona via Sabadell o via Molins de Rei s'ha tornat a convertir en un suplici, amb cotxes encaïllats pertot arreu mentre el rellotge va comptant minuts i hores. Divendres passat, els més de 30 quilòmetres de cua avall des del túnel del Cadí van ser un senyal evident que per a molts les dificultats han quedat enrere. Es digui el que es digui, aquest excés és la raó principal del tap de vehicles juntament amb la manca de preparació dels conductors per instal·lar les sempre complicades cadenes per a la neu. De manera especial, a la Cerdanya s'està experimentant la tornada de la massificació amb un gran increment de l'ocupació de la població turística flotant o de segona residència. Molts tornen a tenir diners i, sobretot, han per-

dut la por a gastar-ne. L'última crisi, de la qual s'ha de parlar en passat, ha deixat al marge del benestar moltes persones, algunes han hagut d'abandonar una confortable situació dins de la classe mitjana i altres no saben com encaixar al món laboral o bé les feines que troben, mancades de formació, especialització o experiència, són molt mal pagades. Però una majoria disposa de recursos per despendre i molts d'aquests poden encarar un car cap de setmana al Pirineu, amb casa pròpia o sense, però gastant de debò. Tots els que van fer cua durant 3 o 4 hores per arribar al seu destí van pagar l'anada i la tornada del túnel, van fer un dipòsit de gasolina i van comprar el forfet de la Molina, de Font-romeu o d'Andorra. Només amb aquestes despeses, en l'àmbit d'una família mitjana, són uns quants centenars d'euros, als quals cal afegir el menjar a casa o als restaurants, la calefacció de la segona residència (amb o sense hipoteca) o la factura d'un hotel d'hivern. Passar dos dies fora de casa els surt per una picossada, que els nombrosos aturats a les carreteres, un cop els hagi passat l'empipada, han d'afron-

tar abans de tornar massivament cap a casa el diumenge al vespre. Estaven tan delerosos de neu que no van fer cas de les recomanacions i van arriscar. Era un tap anunciat, perquè tots els factors van convergir en un lloc i en un moment. Pocs anys enrere, la menor afluència de vehicles ho hauria amortit, però el 2017 torna la desmesura. El consum passa davant fins que encalla. La brossa és un altre mesurador que el globus s'està inflant a bon ritme. Els mitjans de la Cerdanya per processar-la han quedat obsolets i no hi ha solució comarcal. L'abocador de Bellver és ple a vessar i les solucions passen per enviar la brutícia als veïns que no tenen un nivell d'activitat tan desmesurat com ells. Les alternatives que tenen en són dues amb els veïns diguem-ne «pobres» i una amb els «rics». Els dos primers, l'Alt Urgell i el Berguedà, estan a l'abast per portar-hi els camions carregats de la immundícia generada.

«Andorra, que sempre passa a una altra lliçó, ha tret el cap i han entès que la merda serà un recurs al segle XXI»

Un bon populista, ara que estan tan de moda, diria que si la majoria dels estadants allà dalt són de Barcelona i rodalia, potser caldria portar-los tota la porqueria cap allà baix. No serà així. Com que no hi ha espai a la bonica comarca per a més deixalles, aquestes acabaran viatjant a les del costat sense que hi hagi prevista de moment cap reacció contrària. Potser és una qüestió de solidaritat. Andorra, que sempre passa a una altra lliçó, ha tret el cap i han entès que la merda serà un recurs al segle XXI. Ells disposen d'un cremador a la Comella i podria ser la solució per als ceretans. Potser veurem vehicles carregats en recollides nocturnes als contenidors passant per la frontera andorrana en sentit ascendent. No els sortirà gratis i la cremació farà que tot desaparegui, com els camions de cartons de tabac que també s'esvaeixen «misteriosament» en aquell petit país. Per als que dubtin de les meves teories, quan passin pels voltants de Puigcerdà, que observin com tornen les obres. O provin de dinar en un restaurant de nivell mitjà o alt sense reserva. Ja hi tornem a ser.

TRIBUNA

Martí Saballs
DIRECTOR ADJUNT
D'EXPANSIÓ



PIXABAY.COM



Índex borsari

DOW JONES 20.000

L'índex borsari més seguit del món, el Dow Jones Industrial Average (DJIA), ha superat aquesta setmana els 20.000 punts. Una fita històrica que deixa molt lluny en la nostra memòria la crisi financera iniciada el 2008 i que el va portar a baixar fins als 7.062 punts l'1 de febrer de 2009. Des de llavors, s'ha revaloritzat el 183%. Els periodistes i economistes Charles Dow i Edward Jones, fundadors del Wall Street Journal, no s'haurien pogut imaginar els efectes de l'índex que van crear l'any 1896. Format per 30 empreses de sectors molt diferents, és el retrat empresarial d'Estat Units, de l'evolució dels valors borsaris de les seves empreses més conegudes. Un Dow Jones a l'alça vol dir que hi ha expectatives que EUA i, amb aquest país, el món, vagi bé. Hem de pensar llavors que amb Donald Trump això anirà meravellósament? Com pot ser, tenint en compte les seves amenaces contra el lliure comerç i apostes proteccionistes? El trumpisme no és un atac directe a les multinacionals americanes i als seus resultats futurs? Això és el que sembla en primera instància i, per algunes raons, hi ha qui pensa que la borsa americana a curt termini només reflecteix l'entusiasme per les promeses d'inversió pública i de baixades d'impostos. Els optimistes pensen que l'atac inicial contra el lliure comerç és de cara a la galeria i que l'equip econòmic de Trump aviat el farà canviar d'idea. En canvi, els pessimistes pensen que els riscos negatius són molt més alts del que ens pensem i que estem a punt d'entrar en una etapa de contracció econòmica mundial per culpa de les polítiques trumpistes que empètirà crisis prèvies. O sigui: apocalipisi a la vista i que el Dow Jones està vivint un miratge del qual aviat despertarem.

NO ENS PODEM PERMETRE PERDRE AQUEST TREN



TRIBUNA

Josep M. Pintó i Garriga

SECRETARI ANC-MANRESA

L'oligarquia espanyola continua desenvolupant la concepció de la xarxa viària del segle XIX, que obeeix a criteris polítics. Recordem que la primera línia ferroviària a tota la península va ser la que unia Barcelona i Mataró, gràcies a la iniciativa privada, que va contribuir a industrialitzar i modernitzar el territori català. Pocs anys després, es va iniciar el disseny d'una xarxa radial de trens amb centre a Madrid, finançada amb diners públics, sense criteris d'eficiència econòmica i amb un estrictament plantejament ideològic. No s'ha practicat des de llavors cap política d'inversions en infraestructures, sinó que s'ha desenvolupat una veritable política de construcció de la nació espanyola. Els trens de persones i mercaderies, però també les autopistes i els aeroports a l'entorn de Madrid, continuen sent tan deficitaris com les infraestructures de l'època de Felip V, però, a més, Catalunya ha rebut una part important de la factura, a través del conegut dèficit fiscal o la prolongació de les concessions de les autopistes catalanes. Per altra banda, l'AVE no atrau empreses ni

inversions, no genera riquesa, i només és viable quan connecta ciutats molt poblades. L'Estat espanyol, però, en contra d'allò que seria raonable, és, amb diferència, el país del món que més es gasta per habitant en alta velocitat, el 90% de la inversió ferroviària, per a menys del 10% d'usuaris i amb estacions sense passatgers, i deixa les inversions en Rodalies en l'oblit més absolut, sobretot a Catalunya, on la inversió és insignificant, i malbarata, doncs, els impostos que paguem en inversions del tot injustificables.

Algunes línies de Rodalies del territori català estan absolutament desateses. De la inversió pactada entre l'estat i la Generalitat per al període 2009-2016 només se n'ha gastat el 26%. I, ves per on, les inversions ferroviàries de l'estat s'han anat reduint en bona mesura amb l'increment del suport social a la independència de Catalunya. El resultat és que el servei de Rodalies de Renfe ha concentrat unes 1.600 incidències en 4 anys, la meitat de les quals són conseqüència de mancances de la infraestructura. Això crea una reacció d'indignació de molts usuaris, que veuen en el servei una relació qualitat-preu nefasta. A casa nostra, el trajecte amb Renfe entre Manresa i Barcelona té la mateixa durada

«El resultat és que el servei de Rodalies de Renfe ha concentrat unes 1.600 incidències en 4 anys, la meitat de les quals són conseqüència de mancances de la infraestructura»

que 80 anys enrere, mentre que el que uneix Manresa i Lleida continua presentant moltes deficiències com a conseqüència d'una infraestructura obsoleta, amb una durada indecent del trajecte i escassa freqüència de trens, que no respon a la demanda de la població.

El retard en la construcció d'infraestructures és un llast per al desenvolupament econòmic i social. La manca crònica d'inversions, especialment en carreteres i ferrocarrils, que es troba en mínims històrics, està frenant el creixement a Catalunya. Les anunciades obres a l'accés viari i ferroviari pel sud al port de Barcelona, a les quals s'ha compromès l'Estat espanyol en diverses ocasions des l'any 2008, no han estat ni licitades. Però encara més, el govern espanyol no té cap interès a invertir en el corredor mediterrani, que hauria d'unir totes les regions econòmiques motor de la UE (és un tren d'interès europeu), sinó que ha apostat explícitament per l'eix central, i això suposa una important pèrdua de competitivitat per a les nostres empreses, que es veuen obligades a utilitzar el transport per carretera, que consumeix 5 vegades més energia que el ferrocarril i que tarda més temps. Aquest plantejament va clarament en contra de l'economia productiva.

L'Estat espanyol ha incomplert sistemàticament els seus compromisos amb Catalunya. Si les institucions espanyoles no es preocupen per la nostra prosperitat, volem institucions pròpies. No ens podem permetre perdre aquest tren. Fem via! Fem futur!