Barcelona economia

Indicadors econòmics de Barcelona
Primer trimestre 1998
Núm. 35

Ajuntament de Barcelona

Gerència Delegada d'Economia,
Empreses i Finançament

Ajuntament de Barcelona

Alcalde
Joan Clos i Matheu

President de la Comissió d'Hisenda i Funció Pública
Ernest Maragall i Mira

Gerent Delegada d'Economia,
Empreses i Finançament
Pilar Solans i Huguet

Redacció de Barcelona Economia
Xavier Güell i Ferrer, Director.
María Jesús Calvo Nuño, Cap de Redacció.
Lluís Hansen i Fors

Consell de Redacció
Ignasi Ragàs. Cap de Gabinet de la Tercera Tinència. Ajuntament de Barcelona.
Guillem Sánchez. Director Adjunt de la Gerència de Serveis Centrals. Ajuntament de Barcelona.
Ramon Seró. Gerent dels Serveis Generals. Àrea Metropolitana de Barcelona.
Pilar Solans. Gerent Delegada d'Economia, Empreses i Finançament. Ajuntament de Barcelona.

Consell Assessor
Jordi Canals. Secretari General. IESE.
Jaume García. Departament d'Economia i Empresa. Universitat Pompeu Fabra.
Joaquim de Nadal. Regidor de Presidència i Política Cultural. Ajuntament de Barcelona.
Martí Parellada. Director. Estudis de Formació Continuada. Universitat de Barcelona.
Francesc Raventós. Conseller Delegat. Catalana d'Iniciatives, S.A.
Maravillas Rojo. Tercera Tinenta d'Alcalde. Ajuntament de Barcelona.
Francesc Santacana. Coordinador General. Pla Estratègic Barcelona 2000.
Antoni Santiburcio. Regidor de Política de Sòl i Habitatge. Ajuntament de Barcelona.
Robert Tornabell. Degà. ESADE.
Joan Trullén. Departament d'Economia Aplicada. Universitat Autònoma de Barcelona.
Josep Ma. Vegara. Regidor de Medi Ambient i Serveis Urbans. Ajuntament de Barcelona.

BARCELONA ECONOMIA posa a disposició dels seus lectors un número de telèfon (el 402 72 38), un de fax (el 402 72 25) i una adreça de correu electrònic (msolano @ mail.bcn.es) per atendre qualsevol consulta o comentari referits als continguts que hi apareixen.

Agraïm la informació i la col·laboració prestades per totes les entitats, organismes i empreses citades com a fonts informatives i molt especialment a:

Ajuntament de Barcelona: Departament d'Estadística; Direcció de Serveis de Control de l'Edificació; Unitat Operativa de Neteja; Departament d'Estudis Fiscals; Regidoria de Promoció Econòmica i Ocupació.
Generalitat de Catalunya: Departament d'Indústria; Direcció General d'Ocupació; Direcció General d'Actuacions Concertades, Arquitectura i Habitatge; Institut d'Estadística de Catalunya; Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.
Altres institucions i entitats: Turisme de Barcelona, Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona; Cambra de la Propietat Urbana de Barcelona; Col·legi d'Arquitectes de Catalunya; S.P.M. Transports de Barcelona, S.A.; Prefectura Provincial de Trànsit; INE (Barcelona); Autoritat Portuària de Barcelona; Aeroport de Barcelona; Fira de Barcelona; RENFE; MEFFSA; Borsa de Barcelona; Forcadell.

Gerència Delegada d'Economia Empreses i Finançament
Barcelona Economia
Indicadors econòmics de Barcelona
Núm. 35. Primer trimestre 1998
Març 1998

Edició: ® Ajuntament de Barcelona
Gerència Delegada d'Economia Empreses i Finançament

Línia de disseny original: *Ferran Cartes / Montse Plass*

Impressió: Impremta Municipal
Dipòsit legal: B. 26.464/91

Barcelona economia

Indicadors econòmics de Barcelona
Primer trimestre 1998
Núm. 35

Índex

Indicadors econòmics

Síntesi de la conjuntura 5

I. Indústria 13
Evolució de l'activitat industrial 15

II. Finances 29
Sistema bancari 31
Contractació de valors i de derivats 34

III. Consum, comerç i preus 35
Matriculació de vehicles 37
Consum d'energia i aigua 38
Preus de consum 40
Escombraries domiciliàries 42
Fira de Barcelona 43

IV. Transports, comunicacions i turisme 45
Port: mercaderies i passatgers 47
Aeroport: passatgers i mercaderies 51
Transport públic urbà i de rodalia 54
Activitat turística 56

V. Construcció y mercat immobiliari 61
Consum de ciment 63
Construcció d'habitatges 64
Llicències d'obres 69
Evolució dels preus al mercat immobiliari: habitatges i places d'aparcament 72
Evolució del cost d'accés a l'habitatge 80

VI. Ocupació 83
Mercat de treball 85

Monografia

Les infraestructures aeroportuàries i el seu impacte sobre l'ocupació 91

Resumen/*Summary*

Síntesis de la coyuntura/*Economic outlook* 105

Indicadors econòmics
Síntesi de la conjuntura

Síntesi de la conjuntura

Evolució de l'economia de Barcelona i regió metropolitana durant el 1997.

Durant el darrer trimestre de l'any els resultats de la majoria d'indicadors econòmics de la ciutat i entorn metropolità han mantingut la trajectòria expansiva de trimestres anteriors. Aquest tancament d'exercici, que confirma l'any 1997 com el de major creixement econòmic d'ençà el 1991, afavoreix un augment del nivell de confiança dels diferents actors en unes expectatives clarament expansives per a la primera meitat d'enguany.

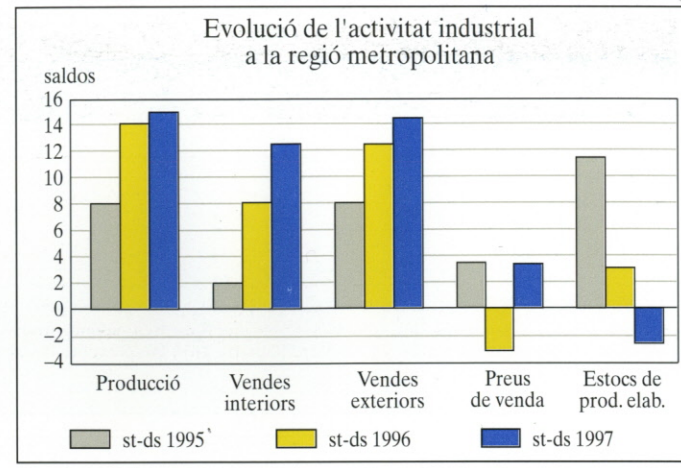
El creixement de l'activitat econòmica a Barcelona i àrea metropolitana —a l'alça durant tot l'any— ha estat sensiblement superior al del 1996.

Tot i que en el moment d'escriure aquest comentari encara no es disposa de l'estimació del creixement anual del PIB de la ciutat, hom pot avançar, a tenor dels resultats disponibles, que el creixement econòmic ha estat sensiblement superior al del 1996, superant àmpliament el registrat per l'economia espanyola i també el de la resta de Catalunya. Sense perdre de vista que es tracta d'una estimació provisional, es pot avançar que el creixement en termes reals del PIB de Barcelona per l'any 1997 s'ha acostat al quatre per cent. Gairebé el doble que el de l'any anterior.

A grans trets, hom pot imputar la consistència i dinamisme d'aquest creixement a una conjuntura econòmica especialment favorable en la qual a més d'accentuar-se els factors de creixement de l'any 1996 —exportacions de productes manufacturats, inversió en béns d'equipament i en nova construcció residencial, expansió i desenvolupament d'activitats logístiques i altres serveis a les empreses, activitats relacionades amb el turisme i el lleure, etc— durant el 1997 s'hi ha afegit una significativa recuperació de la demanda interna de consum.

El 1997 s'afegeix així al període d'expansió econòmica iniciat tres anys enrere i que presenta un creixement anual acumulatiu durant el quadrienni de gairebé el tres per cent en termes reals. Un creixement de l'economia de la ciutat que no es pot deslligar del procés general de reducció del preu del diner i de la taxa d'inflació a Espanya. Dos elements claus per a millorar el grau de competitivitat del sistema productiu i reforçar la credibilitat de la nostra economia a nivell internacional.

Un dels puntals d'aquest dinamisme, com ja ho fou en anys anteriors malgrat algun daltabaix puntual, ha estat l'expansió de l'activitat industrial manufacturera. Del bon moment del sector a nivell català i espanyol, l'economia de la ciutat se n'ha beneficiat per partida doble: directament, per l'augment d'activitat del seu teixit industrial i alhora, i de forma indirecta, per l'impacte que aquest creixement de l'activitat manufacturera ha tingut sobre l'heterogeni i ampli sector dels serveis a les empreses, fortament polaritzat a la ciutat.



El sector industrial, gràcies a un creixement persistent de les exportacions i al repunt de la demanda interna de consum, s'acredita com el principal motor de creixement de l'economia metropolitana durant el 1997.

Els resultats de les enquestes de conjuntura industrial posen de relleu que el 1997 possiblement hagi estat el millor exercici de la dècada per a la indústria de la regió metropolitana. Per quart any consecutiu, entre els empresaris enquestats són clara majoria els que declaren creixements significatius tant en els volums de producció com de vendes. A diferència del bienni 1995-1996, en el qual el creixement de la xifra de negocis es recolzava sobretot en el sector exterior, durant el 1997 el protagonisme de les vendes interiors ha anat en augment.

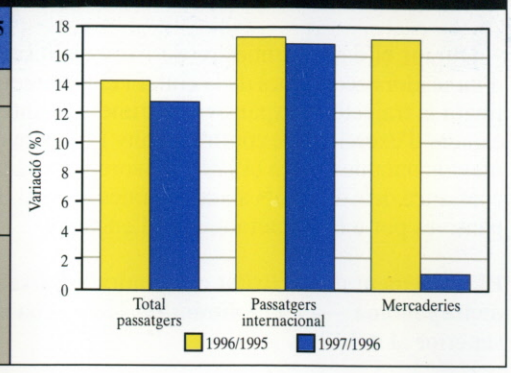
En consonància amb aquest augment persistent de producció i vendes —el grau d'utilització de la capacitat productiva ha assolit nivells desconeguts en els darrers anys— els volums d'ocupació han començat a recuperar-se. Després d'un quinquenni de pèrdua persistent de llocs de treball a les fàbriques, el nivell d'ocupació al conjunt de la indústria entra en una fase d'estabilització a final del 1995 i primera meitat del 1996 que es transforma en creixement força generalitzat al llarg de 1997. De fet, i segons aquestes dades, és la primera vegada en els darrers vuit anys que l'ocupació directa augmenta de manera significativa entre les empreses industrials de l'àrea de Barcelona.

De la resta de resultats de les enquestes, en destaquen dos pel seu previsible impacte sobre les expectatives del sector a mitjà termini. Un és la relativa estabilitat o contenció que mostren els preus de venda, tot i el constant augment de la xifra de negocis. L'altre és el signe positiu que reflecteix la situació de la cartera de comandes. Aquest darrer resultat, reflex de la pressió de la demanda sobre la capacitat de producció, afegit a l'escassa dotació d'estocs de productes elaborats que declaren moltes empreses, fa concebre esperances sobre el manteniment durant el 1998 del ritme de creixement de la producció industrial a l'àrea de Barcelona.

Transports

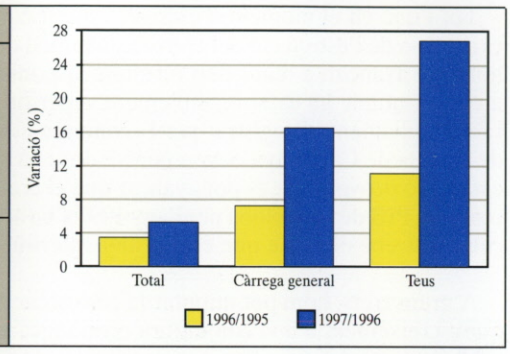
Indicadors	Període	Valor absolut i taxa interanual (%)		Darrers 12 mesos i taxa interanual (%)		1996/95 (%)
Aeroport						
Trànsit de passatgers						
— Total (milers)	4t.tr.97	3.437	9,0	14.562	12,7	14,2
Interior (milers)	4t.tr.97	2.014	5,4	8.300	9,8	12,0
Internacional (milers)	4t.tr.97	1.422	14,6	6.262	16,9	17,4
— Tràfic de mercaderies (tones)	4t.tr.97	21.624	–9,1	80.903	1,0	17,3

El darrer trimestre de l'any presenta un creixement encara molt important però més moderat que el dels nou mesos anteriors. La congestió que comença a patir l'aeroport en algunes franjes horàries i el 50 per cent d'augment de passatgers acumulat en els darrers quatre anys fan preveure creixements molt més moderats durant el 1998.



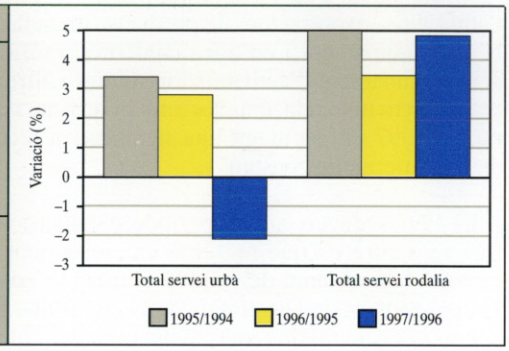
Port. Tràfic de mercaderies						
— Total (milers tones)	4t.tr.97	6.251	1,3	24.887	5,6	3,7
Sortides (milers tones)	4t.tr.97	2.308	3,0	9.398	6,8	10,7
Entrades (milers tones)	4t.tr.97	3.942	0,2	15.489	4,9	–0,1
— Càrrega general (milers tones)	4t.tr.97	3.161	17,7	11.765	16,6	7,4
Exportacions (milers tones)	4t.tr.97	1.286	11,0	4.673	13,0	12,4
Importacions (milers tones)	4t.tr.97	1.167	23,5	4.355	20,9	6,9
— Contenidors (Teus)	4t.tr.97	291.126	41,7	971.921	26,7	11,3

El reforçament, a mesura que avançava l'any, del creixement de l'economia catalana, cada cop més recolzat en les exportacions i la demanda interna, explica el dinamisme de l'activitat portuària, especialment de la càrrega general. Al llarg del 1997, a diferència d'un any abans, la reactivació del consum ha provocat un sensible augment de les importacions no energètiques.



Transport públic de passatgers						
Servei urbà:						
— Xarxa Metro (milers)	4t.tr.97	71.063	2,4	242.763	–4,1	2,5
— Xarxa Bus (milers)	4t.tr.97	48.612	–3,2	181.347	0,0	2,3
— FGC (Cat. i Sarrià) (milers)	4t.tr.97	5.203	2,5	18.023	0,2	4,3
Servei de rodalia						
— RENFE (milers)	4t.tr.97	22.473	3,4	85,483	4,1	2,8
— FGC (milers)	4t.tr.97	8.992	2,4	28.821	7,0	6,3

El descens del nombre d'usuaris del metro s'explica pels més de quinze dies de vaga amb serveis mínims que ha patit aquest servei, bàsicament durant el primer semestre. La resta del transport urbà també s'ha vist afectat, indirectament, per aquesta manca de servei. Per contra el de rodalia, substituiu del metro en alguns trams urbans, ha mantingut el to expansiu dels darrers anys.



Aquesta fase expansiva que travessa el teixit industrial de l'àrea de Barcelona —i molt especialment l'augment dels intercanvis comercials amb l'exterior— és un dels factors explicatius del dinamisme de l'activitat portuària durant el 1997. Segons les dades disponibles, el creixement del tràfic total de mercaderies pel port ha estat del 5,6 per cent, assolint un nou màxim anual proper als 25 milions de tones. Un creixement en termes físics fins a cert punt moderat si es compara amb el d'altres indicadors, que amaga la forta expansió de la càrrega general i del nombre de contenidors, dos indicadors estretament relacionats amb el potencial econòmic de l'àrea i amb l'evolució de la demanda interna.

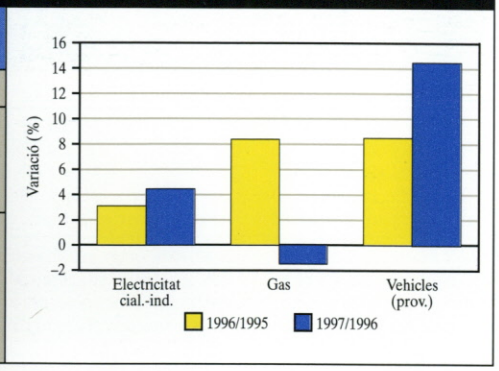
La reactivació de la demanda interna i l'augment de les exportacions de manufactures genera un important creixement de l'activitat portuària.

La creixent especialització de les instal·lacions portuàries envers la manipulació de productes amb un percentatge cada cop més significatiu de valor afegit —en contraposició al tràfic de volums ingents de primeres matèries i derivats del petroli— juntament amb la potenciació d'instal·lacions i activitats logístiques, ajuda a explicar el dinamisme sostingut de la càrrega general. A començament de la dècada, aquest tipus de càrrega representava poc més d'un terç del tràfic total. Actualment, gairebé la meitat del tonatge canalitzat pel port —en valor és molt més— són productes considerats de càrrega general, que exclou tot tipus de dolls.

Turisme, consum i preus

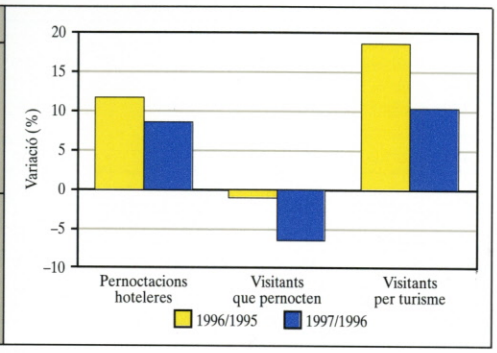
Indicadors	Període	Valor absolut i taxa interanual (%)		Darrers 12 mesos i taxa interanual (%)		1996/95 (%)
Consum - Matriculació						
Electricitat d'ús cial.-ind. (Gwh)	4t.tr.97	928	8,7	3.533	4,2	3,3
Electricitat d'ús domèstic (Gwh)	4t.tr.97	401	2,3	1.664	1,9	3,4
Gas canalitzat (milions tèrmies)	4t.tr.97	563	1,3	2.594	–1,8	8,5
Matriculació de vehicles (prov.)	4t.tr.97	52.611	18,8	183.083	15,5	8,3

La intensitat i persistència —sis trimestres consecutius— de l'augment del nombre de vehicles matriculats a la província, juntament amb la consolidació del creixement del consum d'energia elèctrica per a usos comercials i industriasl són tendències que confirmen la conjuntura expansiva que viu tant l'activitat productiva com el consum privat.



Visitants i pernoctacions hoteleres						
Total pernoctacions (milers)	st.-oc.97	1.295	4,0	6.884	8,7	11,8
Visitants segons motiu de la visita (milers)	st.-oc.97	555	1,1	2.917	–6,6	–0,9
— Negocis (milers)	st.-oc.97	213	–18,5	1.197	–11,2	1,6
— Turisme (milers)	st.-oc.97	221	31,4	1.137	10,3	18,7
— Fires i Congressos (milers)	st.-oc.97	48	–30,5	318	–15,9	–17,3
— Altres (milers)	st.-oc.97	73	43,4	264	–27,9	–26,3

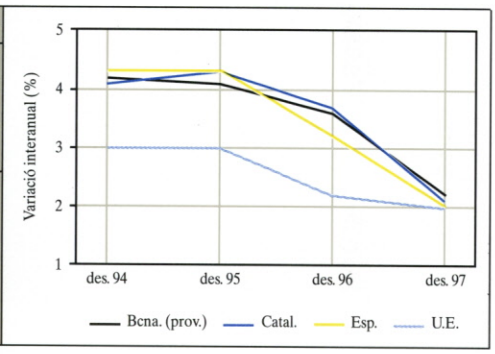
Amb alguns matisos, l'evolució del darrer bimestre segueix la pauta dels anteriors. Així, el dinamisme del turisme, afegit a l'impacte puntual de l'enllaç reial, han restat protagonisme als visitants per negocis i motius professionals.



I.P.C. (Variació acumulada i interanual)						(1)
Barcelona (prov.) (%)	4t.tr.97	0,7	—	—	2,2	3,6
Catalunya (%)	4t.tr.97	0,7	—	—	2,1	3,7
Espanya (%)	4t.tr.97	0,4	—	—	2,0	3,2
Subjacent (%)	4t.tr.97	0,3	—	—	2,0	3,0
U.E. (%)	4t.tr.97	0,6	—	—	2,0	2,2

El comportament dels preus de consum durant el darrer trimestre de l'any s'ha cenyit a les previsions i ha permès tancar l'any amb un registre històric, equivalent a la mitjana de la UE. La moderació dels preus de l'alimentació i en menor mesura dels de l'energia ha estat cabdal per complir amb escreix aquest criteri de convergència.

(1) Taxes referides a 31 de desembre de 1996.



El creixement del nombre d'usuaris de l'aeroport s'explica bàsicament pel procés d'internacionalització de l'economia catalana, per l'interès que desperta Barcelona arreu del món i per l'augment de la propensió i les possibilitats de viatjar a l'estranger per part dels residents.

L'aeroport ha estat l'altre gran infrastructura de transport que a més de contribuir a l'augment de l'activitat econòmica se n'ha beneficiat amb un augment molt significatiu del nombre de passatgers que han utilitzat les seves instal·lacions. Després de tres anys de creixement ininterromput i cada cop més intens, el 1997 s'ha clos amb un augment del total de passatgers de gairebé el 13 per cent, un creixement comparable al de l'any anterior. En termes absoluts, el flux d'usuaris de l'aeroport ha augmentat en més d'1,6 milions/any, gairebé 5.000 persones més cada dia.

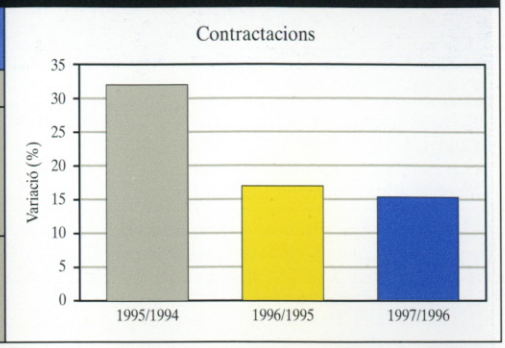
Un tret destacat i alhora lògic d'aquest augment és el major protagonisme —igual que en anys anteriors— del tràfic internacional. A tall d'exemple, en els darrers nou anys, un període en el que el trànsit total de passatgers per l'aeroport de Barcelona s'ha duplicat, el trànsit interior ha augmentat un 75 per cent i l'internacional un 150 per cent. Una dinàmica que es mantindrà en el futur.

De la mateixa manera que una conjuntura econòmica expansiva sembla generar un augment significatiu de la mobilitat de les persones en desplaçaments llargs —viatges obligats i no obligats—, implica també un major nombre de viatges d'àmbit urbà i metropolità. Com a mínim, dels obligats per l'augment del volum de mà d'obra ocupada. Un augment que recull, parcialment, el transport públic. Deixant de banda els resultats del transport públic urbà pel conjunt de l'any, afectats negativament per diferents períodes de vagues del metro i que l'evolució del darrer trimestre de l'any sembla ja corregir, el trànsit de rodalia continua a l'alça.

Mercat de treball

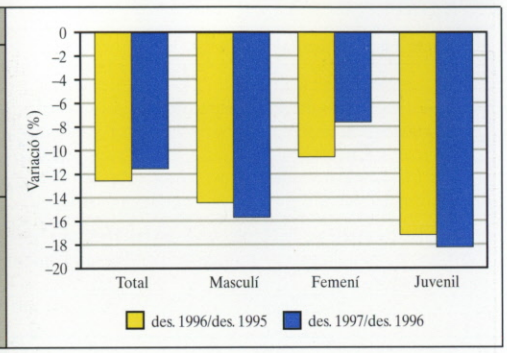
Indicadors	Període	Valor absolut i taxa interanual (%)		Darrers 12 mesos i taxa interanual (%)		1996/95 (%)
Ocupació						
Residents actius	31 des. 97	680.600	–0,3	—	—	0,6
Residents ocupats	31 des. 97	621.736	1,0	—	—	2,2
Residents actius (RMB)	31 des. 97	1.881.223	–0,8	—	—	1,3
Residents ocupats (RMB)	31 des. 97	1.703.854	0,6	—	—	2,6
Contractacions registrades	4t.tr.97	182.135	23,8	568.954	15,5	16,9

Tot i la moderació del creixement de l'ocupació durant el darrer trimestre, l'evolució del conjunt de l'any consolida la recuperació iniciada el 1996. L'augment de les contractacions, especialment durant els darrers mesos de l'any, són un bon reflex del dinamisme del comerç i del terciari en general. D'altra banda, els contractes indefinits han augmentat fins a representar el 10,6 per cent del total.



Atur registrat						
Total aturats registrats	31 des. 97	58.864	–11,6	—	—	–12,4
Atur masculí	31 des. 97	28.026	–15,8	—	—	–14,3
Atur femení	31 des. 97	30.838	–7,5	—	—	–10,5
Atur juvenil (16-24 anys)	31 des. 97	7.584	–18,1	—	—	–16,8
Aturats sense ocupació anterior	31 des. 97	7.105	–5,4	—	—	10,6
Total aturats registrats (RMB)	31 des. 97	177.369	–12,6	—	—	–8,1

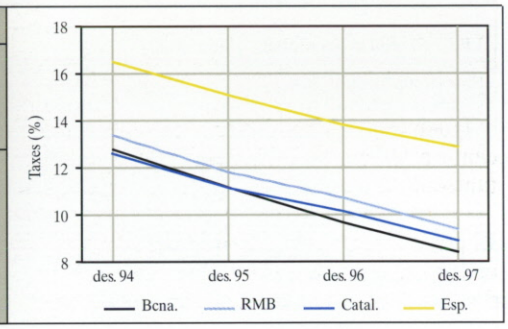
El descens de la xifra d'atur registrat confirma la intensitat de la tendència a la baixa d'aquesta magnitud per tercer any consecutiu. La progressiva incorporació de la dona al mercat de treball —per la millora de les expectatives de trobar feina— i l'elevat nivell d'activitat en el qual operen molts subsectors industrials i de la construcció —activitats d'ocupació majoritàriament masculina— expliquen els diferents ritmes de reducció de l'atur dels dos col·lectius.



Taxes d'atur registrat (%)						(1)
Barcelona (provisional)	31 des. 97	8,6	—	—	—	9,7
RMB	31 des. 97	9,4	—	—	—	10,7
Catalunya	31 des. 97	8,9	—	—	—	10,2
Espanya	31 des. 97	12,8	—	—	—	13,8

La significativa i persistent reducció de l'atur registrat, combinada amb una moderada expansió de la població activa —bàsicament per la ja esmentada incorporació de la dona al marcat de treball— permet mantenir la tendència descendent de la taxa d'atur a tots els àmbits i assolir nous mínims.

(1) Taxes referides a 31 de desembre de 1996.



D'altra banda, en els darrers dos anys el parc automobilístic ha recuperat ritmes de creixement significatius i comparables —un cop corregits pels índexs de motorització i l'evolució de la població— als de final dels vuitanta, en plena fase expansiva de l'economia. Aquest augment de la capacitat de mobilitat en vehicle privat incideix en una menor utilització del transport públic.

La majoria dels indicadors corresponents coincideixen a destacar un notable repunt del consum privat. El comerç de la ciutat, amb noves àrees i profundament renovat en els darrers anys, és el gran beneficiat d'aquest canvi de conjuntura.

A banda de l'augment del 15,5 per cent del nombre de matriculacions de vehicles nous a la província, el creixement del consum d'electricitat és un altre dels indicadors que abona tant el dinamisme de l'activitat econòmica —el consum per a usos comercials i industrials ha augmentat més d'un quatre per cent, la taxa més elevada d'ençà el 1992— com, de forma indirecta, el de la despesa de les famílies. L'augment tant del volum d'escombraries domiciliàries com de la recollida selectiva sembla confirmar la realitat d'aquesta reactivació del consum privat.

A ningú se li amaga la transcendència que té per l'economia barcelonina l'actual represa de la demanda de consum privat. L'important sector comercial de la ciutat —compost per gairebé quatre de cada deu empreses i aproximadament dos de cada deu llocs de treball— es beneficia d'un triple impacte. A l'augment del consum dels residents i del segment de població de la resta de l'entorn metropolità que aconsegueix atreure, s'hi ha d'afegir el consum més o menys ocasional dels treballadors no residents —un col·lectiu a l'alça en els darrers trimestres— i el dels visitants ocasionals.

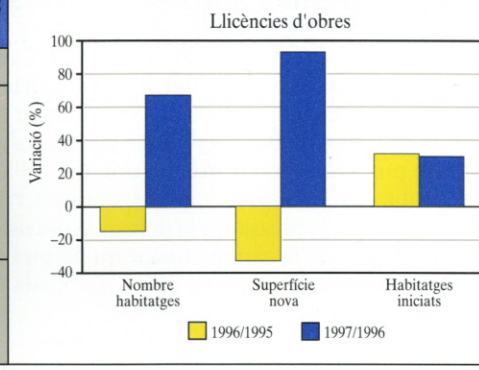
El turisme, amb un creixement que supera les previsions més optimistes, situa el total de pernoctacions hoteleres al llindar dels set milions, un 65 per cent d'augment en quatre anys.

El conjunt de serveis d'acollida als visitants, bàsicament hotels, ha estat un any més un dels sectors econòmics més expansius de la ciutat. El pes creixent que els turistes tenen sobre el conjunt de visitants que vénen i pernocten a la ciutat afavoreix un augment de l'estada mitjana a Barcelona i també del nombre de pernoctacions hoteleres sense que hagi d'augmentar el nombre de visitants. Durant el 1997 s'ha mantingut el ritme de creixement d'un any abans, lleument per sobre del deu per cent.

Construcció i mercat immobiliari

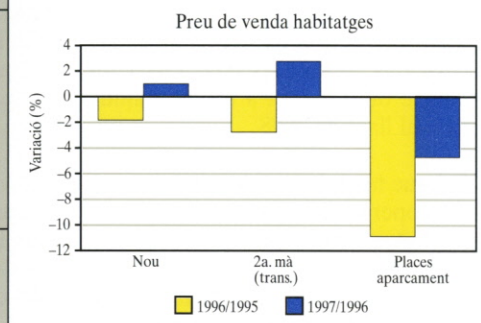
Indicadors	Període	Valor absolut i taxa interanual (%)		Darrers 12 mesos i taxa interanual (%)		1996/95 (%)
Construcció residencial i llicències d'obres						
Construcció d'habitatges:						
— Iniciats	4t.tr.97	2.574	96,3	5.314	30,0	31,5
— Projectes visats (prov.)	4t.tr.97	13.205	49,8	45.855	31,9	12,5
Obra nova prevista a les llicències:						
— Nova planta: nombre d'habitatges	4t.tr.97	1.435	6,6	5.684	67,2	–14,5
— Nova planta: superfície (m²)	4t.tr.97	561.835	69,7	1.411.282	94,4	–32,0
— Reforma i ampliació: superficie (m²)	4t.tr.97	53.768	–48,4	325.982	–8,1	16,6

Les dades dels darrers mesos de l'any confirmen la tendència clarament expansiva de trimestres anteriors. Per segon any consecutiu, el nombre d'habitatges iniciats augmenta un 30 per cent, alhora que els previstos a les llicències, amb un creixement del 67 per cent, asseguren un elevat nivell d'activitat al sector de la construcció residencial durant tot el 1998.



Preus al mercat immobiliari						
Sostre residencial (venda):						
— Habitatges nous (pta/m²)	2n.sem.97	242.463	1,7	240.787	1,0	–1,9
— Segona mà (pta/m²)						
preu d'oferta	2n.sem.97			227.960	4,5	–5,5
preu de transacció	2n.sem.97	206.041	5,6	204.012	2,8	–2,7
— Places d'aparcament (milers pta.)	2n.sem.97	2.500	–5,8	2.570	–5,6	–10,9
Locals de negoci (lloguer mensual):						
— Oficines (total ciutat) (pta/m²/mes)	1r.sem.97	979	–3,8	—	—	–4,6
— Locals comercials (pta/m²/mes)	1r.sem.97	1.023	–5,1	—	—	–1,0

El lleu repunt dels preus de l'habitatge de segona mà avança la tendència a l'alça que s'ha d'esperar durant el 1998 entre els nous. La significativa millora de les condicions d'accés a la propietat —descens dels tipus d'interès, contenció dels preus de venda i augment de les rendes familiars— incentiven un creixement de la demanda molt superior al de l'oferta.



Igualment, els passatgers de creuers han augmentat un 29 per cent en relació al 1996, assolint una mitjana anual de 1.000 visitants/dia.

El creixement sostingut que reflecteix l'evolució del PIB d'ençà el 1994 es reprodueix, tot i que amb més intensitat en els darrers dos exercicis, en el segment de la construcció residencial.

Vista l'expansió de l'activitat als sectors industrial i terciari, la construcció no es queda enrere. Possiblement sigui l'activitat econòmica que ha registrat el major creixement durant el 1997. Si més no, el subsector de la construcció residencial. Si s'analitza amb una mínima perspectiva, els excel·lents resultats del darrer any —un 30 per cent de creixement en el nombre d'habitatges iniciats fins a superar les 5.300 unitats— es revaloritzen encara més perquè s'aconsegueixen després d'un any 1996 en el que aquesta magnitud havia assolit ja un creixement superior al 30 per cent.

Tant o més important que aquest creixement de l'obra en curs a la ciutat és l'augment d'activitat a mitjà termini que es preveu de l'evolució de les llicències d'obres aprovades. Durant l'any 1997 s'han autoritzat llicències per la construcció de més de 5.600 habitatges nous. Aquest volum d'obra prevista representa un augment superior al 50 per cent de la mitjana dels darrers dos anys.

De les llicències se'n desprèn una incipient reactivació de la construcció de nou sostre per a usos no residencials, bàsicament activitats comercials, industrials i en menor mesura, equipaments i hotels. Per contra, la superfície sotmesa a reforma i ampliació evoluciona moderadament a la baixa.

Aquest notable dinamisme del sector residencial a Barcelona és extensiu a la resta de la regió metropolitana, que presenta un creixement del nombre d'habitatges iniciats de quasi el 27 per cent. Quant a les previsions d'obra a mitjà termini, el nombre de projectes visats a la província registra un augment del 32 per cent.

L'oferta d'habitatge nou s'ha dinamitzat en un intent de satisfer una demanda efectiva que, a mesura que es redueix el preu del diner, augmenta en volum i en capacitat de compra.

La reactivació de la demanda —revelada o latent— que genera aquest creixement sostingut de l'oferta gira, des d'un punt de vista financer, a l'entorn de dos factors; per un cantó, de l'augment de la capacitat de finançament de les economies familiars com a conseqüència de l'estalvi acumulat en el període 1991-1995; per l'altre, de la creixent interiorització per part dels agents econòmics de l'actual nivell de tipus d'interès després de la davallada dels darrers anys.

Tot i que aquesta reducció del preu del diner ha estat un procés persistent d'ençà el 1991, no és fins a la primera meitat del 1996 que la càrrega financera derivada de la compra d'un habitatge nou —inclosos els beneficis fiscals— comença a ser assumible per les rendes mitjanes. En els darrers dos anys, la reducció dels tipus d'interès en uns quatre punts —equivalent a la disminució d'un terç de la càrrega financera— explica una bona part del menor esforç econòmic que suporten les famílies que es compren un habitatge a la ciutat.

L'ampliació i la diversificació territorial de l'oferta són elements determinants a l'hora d'explicar la contenció dels preus del sostre residencial a Barcelona.

Pel que fa als preus de venda, sembla que l'augment de l'oferta, inclosa la prevista a curt termini, ha estat suficient per moderar-ne el seu comportament durant el 1997. També hi ha contribuït la important disponibilitat d'habitatge de segona mà. Enguany però, és molt probable que els preus s'orientin a l'alça —potser no el preu mitjà per l'augment que s'espera d'oferta a preus assequibles—, atès que la pressió de la demanda previsiblement continuarà i la reducció de la càrrega financera permet absorbir augments de preus, justificats o no pel nivell d'acabats o equipament, superiors a la inflació.

El preu mitjà de venda o lloguer de la resta d'usos immobiliaris presenta variacions dispars i poc rellevants en termes absoluts. El de les places d'aparcament en edificis residencials nous ha moderat sensiblement la davallada iniciada el 1993. L'augment de matriculacions de vehicles nous i la rendibilitat que aquest tipus de producte ofereix com a inversió ajudarà a capgirar aquesta tendència al llarg de 1998.

Pel que fa al mercat de locals comercials i d'oficines, segons diversos operadors especialitzats, el darrer trimestre de l'any s'ha caracteritzat per un cert repunt dels preus de lloguer a les àrees especialitzades de la ciutat. A la consistència del creixement econòmic, s'hi ha afegit l'esperada reactivació del consum com a elements generadors d'un augment de la demanda de sostre comercial i d'oficines. L'escenari actual i esperat de tipus d'interès a llarg termini i una major dotació d'oferta a zones de nova centralitat i a la majoria de districtes de la ciutat actuen de contenció a un augment generalitzat dels preus de lloguer.

Per tercer any consecutiu, el creixement econòmic de l'àrea de Barcelona genera ocupació neta i pressiona a l'alça la taxa d'ocupació.

Cal analitzar ara, a la llum dels diferents indicadors, quin ha estat l'impacte d'aquest creixement sostingut de l'activitat econòmica de la ciutat i entorn metropolità sobre el volum d'ocupació. Com ja va succeir l'any 1996, els diferents indicadors del mercat laboral confirmen que el creixement del PIB ha afavorit el manteniment de la tendència alcista. On no hi ha coincidència és a l'hora de fixar la intensitat d'aquesta expansió dels volums d'ocupació.

D'una banda, l'atur registrat s'ha reduït en un percentatge semblant al d'un any abans —gairebé el 12 per cent— i les contractacions —tot i l'augment de les indefinides— han crescut un 15,5 per cent, comparable també amb l'evolució de 1996. Per contra, el nombre d'ocupats segons l'EPA modera el seu creixement.

La nova ocupació generada a la ciutat en els darrers dos anys és, en termes de saldos, bàsicament femenina.

Un fet especialment remarcable de l'evolució recent de la població activa i en conseqüència de l'ocupada és el creixent protagonisme de la dona en el mercat laboral de la ciutat. Segons dades de l'Enquesta de Població Activa, en els darrers tres anys el pes relatiu del col·lectiu femení sobre el total de la població activa de Barcelona ha augmentat en uns tres punts, fins a representar el 46 per cent del total. Aquesta evolució s'està traduint en una lògica reducció de l'encara ampli diferencial entre les taxes d'activitat masculina i femenina.

L'atur registrat —com ja s'ha apuntat— és un altre dels indicadors del mercat laboral que s'ha beneficiat del creixement econòmic del 1997. A Barcelona, tant el nombre de residents desocupats inscrits a l'INEM com la taxa d'atur a final d'any s'han reduït fins a nivells desconeguts en els darrers quinze anys. El descens és especialment significatiu entre els joves —la piràmide d'edats hi juga a favor— alhora que la incorporació de dones com a demandants actives d'ocupació —per l'augment de les expectatives de trobar feina— modera el descens de l'atur femení. Aquests comportaments es repeteixen a la resta de la regió metropolitana.

Si en termes de residents les diferents variables del mercat laboral indiquen augments sensibles i persistents dels nivells d'ocupació, en termes de llocs de treball localitzats a la ciutat l'evolució és paral·lela. Segons les dades de treballadors inscrits al règim general de la Seguretat Social —una aproximació a l'evolució dels llocs de treball—, la tendència a l'alça és una constant dels darrers dos anys. A partir d'aquestes dades i de les de l'Impost d'Activitats Econòmiques, hom estima que el nombre de llocs de treball localitzats a Barcelona a final del 1997 supera els 750.000. Això permet afirmar que en els darrers quatre anys de creixement econòmic s'han generat tants llocs de treball com els perduts durant la crisi de 1992-1993.

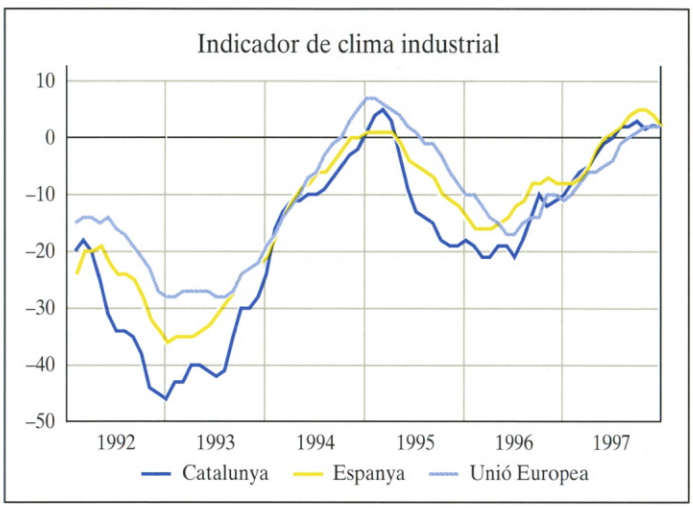
I. Indústria

Evolució de l'activitat industrial

Indicador sintètic d'activitat industrial

Amb una lleugera desacceleració durant els darrers mesos de l'any, l'indicador d'activitat industrial manté la tendència a l'alça impulsat per la demanda interna i la inversió.

Efectivament, després d'haver abandonat els valors negatius registrats de forma ininterrompuda durant dos anys i d'haver assolit nivells històrics, l'indicador d'activitat industrial ha frenat lleugerament el ritme de creixement després de l'estiu. En conjunt, el saldo net per l'any 1997 se situa en el nivell zero d'equilibri, tant a Catalunya com a Espanya, després que durant el 1996 assolís valors de –16,4 i –11,7 respectivament. L'origen d'aquesta moderació rau en el fre que ha experimentat la cartera de comandes, després d'haver assolit màxims històrics; tot apunta, per tant, a una estabilització del ritme de creixement a un nivell lleugerament inferior al resultant de l'embranzida de després de l'estiu.



Nota: els valors grafiats corresponen a la mitjana dels saldos de les opinions empresarials referides a la cartera de comandes total, als estocs canviats de signe i a la tendència de la producció (mitjanes mòbils de tres mesos).
Font: Direcció General d'Indústria de la Generalitat i Ministeri d'Indústria i Energia.

En un entorn de condicions macroeconòmiques molt favorables d'inflació i tipus d'interès, amb una menor rigidesa del mercat de treball i una sòlida recuperació de la demanda interna i del consum, la millora de les opinions dels empresaris no fa més que reflectir el bon moment que viu la indústria. Amb un creixement estimat del VAB industrial durant el tercer trimestre del 5,3 per cent tant a Catalunya com a Espanya, el sector industrial s'ha convertit al llarg de l'any en el motor de l'expansió de l'economia. Aquesta conjuntura, que ha fet augmentar la capacitat productiva utilitzada fins a nivells desconeguts en els darrers anys, ha afavorit un creixement més que notable de la inversió —sobretot per ampliació de l'equip instal·lat— i de la producció, amb una repercussió positiva en els nivells d'ocupació sectorial.

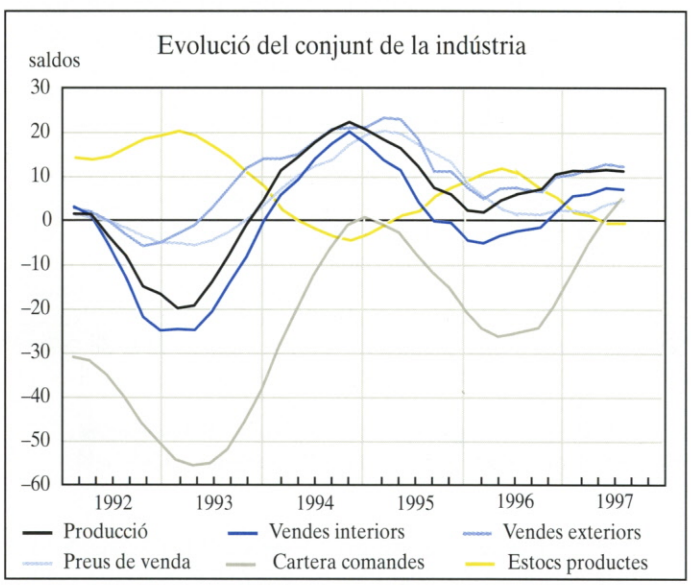
La recuperació de la confiança empresarial és palesa a totes les branques d'activitat, si bé són els béns d'inversió els que han experimentat una evolució més espectacular en els darrers mesos: s'han recuperat dels baixíssims resultats de finals del 1996 fins a situar-se en l'avantguarda de la recuperació, clarament per sobre de l'evolució dels béns intermitjos i de consum, que també obtenen resultats positius, si bé més modestos.

Enquesta de conjuntura industrial

L'evolució de l'activitat industrial a la regió metropolitana durant el darrer bimestre de 1997.

Segons els resultats de les enquestes de conjuntura industrial que realitza la Cambra de Comerç, l'evolució de la xifra de negocis de les empreses industrials de l'àrea de Barcelona durant els darrers mesos de l'any 1997 no ha deslluït la tendència expansiva que ha caracteritzat l'exercici. Tot i els saldos negatius que resulten de comparar els nivells d'activitat durant el bimestre de novembre-desembre amb els del bimestre anterior, la comparació en termes interanuals posa de relleu el manteniment, a grans trets, d'un ritme de creixement semblant al declarat un any abans.

Igual que durant els dos darrers mesos de 1996, pràcticament dos terços dels empresaris enquestats declaren uns nivells de producció i de vendes superiors o iguals als del bimestre anterior. Un resultat que confirma la consistència del dinamisme industrial de l'àrea recolzat en una creixent internacionalització de l'economia catalana i en una incipient represa de la demanda interna.

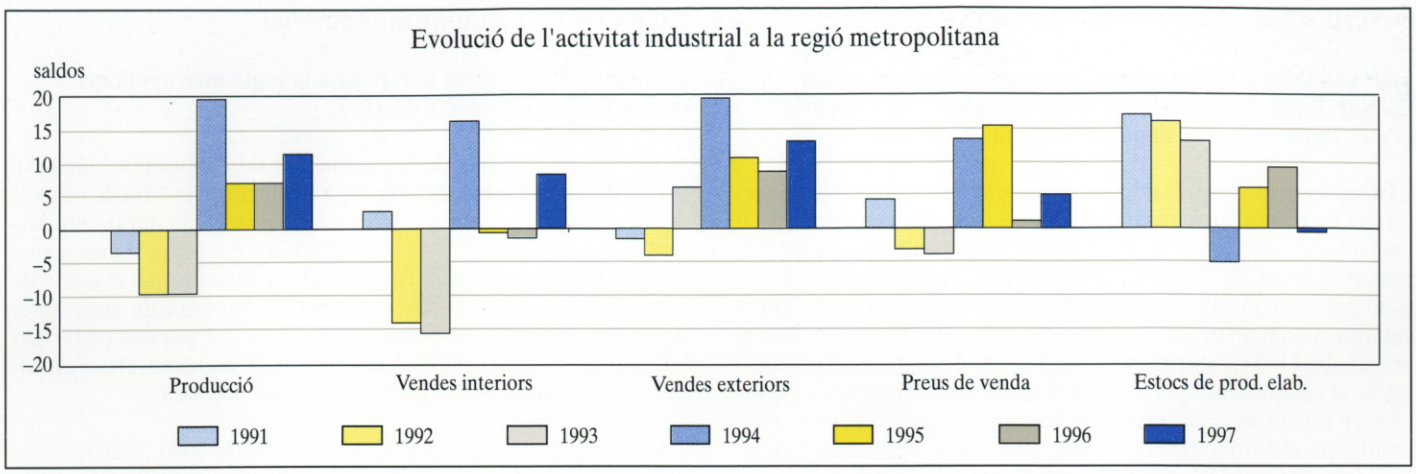


Font: Elaboració pròpia. Tots els gràfics d'aquesta secció s'han elaborat amb dades de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona. Els valors grafiats són mitjanes mòbils dels saldos de 6 bimestres.

El canvi de signe de la cartera de comandes, a més de reflectir perfectament l'expansió dels nivells d'activitat, n'avança una més que probable continuïtat durant el primer semestre de 1998.

L'evolució de l'ocupació, en línia amb la trajectòria alcista mantinguda durant tot l'any, i el saldo positiu per quart bimestre consecutiu de la cartera de comandes són dos elements que afegeixen consistència a uns nivells cada cop més elevats de producció i vendes, i molt especialment a les esperançadores perspectives a curt i a mitjà termini que declaren els empresaris enquestats.

Per explicar la persistència d'aquest procés expansiu possiblement s'hagi de recórrer a la política de moderació dels preus de venda que han aplicat les empreses en els darrers dos anys —gràcies a la reducció de costos energètics, financers i de primeres matèries i productes semi-elaborats— i que, afegida a l'estabilitat de preus de l'economia espanyola i a la favorable evolució del tipus de canvi pels exportadors, ha permès mantenir el nivell de competitivitat dels productes espanyols en els mercats internacionals.



L'activitat industrial a la regió metropolitana de Barcelona durant el 1997.

Com ja és habitual, la difusió per part de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona dels resultats de les enquestes de conjuntura del darrer bimestre de l'any ens permet avançar una breu síntesi sobre l'evolució de l'activitat industrial a Barcelona i àmbit metropolità durant el 1997.

Les dades utilitzades per a aquesta anàlisi de la conjuntura industrial corresponen a les mitjanes dels saldos bimestrals. Amb aquest tractament agregat dels resultats dels sis bimestres de 1997 es vol sintetitzar en una sola dada per variable l'evolució de tot l'exercici. L'objectiu és poder disposar d'unes poques magnituds capaces de reflectir les grans tendències de fons. En conseqüència, la única lectura vàlida d'aquestes mitjanes anuals és la de la seva comparació amb les corresponents d'anys anteriors.

L'activitat industrial, gràcies a la reactivació de les vendes interiors, reprèn amb força la tendència expansiva iniciada l'any 1994.

Una primera ullada al gràfic que encapçala aquesta pàgina posa de relleu que els resultats del 1997 pel que fa a producció i vendes han estat globalment positius. A més de presentar signes positius, els saldos revelen un creixement de l'activitat industrial més intens que durant els dos anys anteriors. I és que en termes de creixement econòmic, l'any 1997 ha anat de menys a més. Especialment pel que fa a la demanda interna.

Un dels elements determinants d'aquesta expansió de l'activitat industrial radica en l'enfortiment de la cartera de comandes de les empreses industrials.

Una observació més reposada dels resultats de les diferents magnituds obliga a valorar com a fet especialment determinant la consolidació del canvi de tendència que s'ha produït en les vendes interiors i en la cartera de comandes. Si mirem enrere, s'observa que ja en el 1994 es va materialitzar un inici de represa que posteriorment no va tenir continuïtat. La situació de la cartera de comandes en aquells moments ja anunciava una recuperació de la demanda interna més aviat espúria. Per contra, la positiva evolució de la cartera de comandes s'ha vist recolzada per un enfortiment de la capacitat i solvència de la demanda interna.

Aquesta percepció vàlida per al conjunt de la indústria s'ha de matisar en algun cas concret. Així, al costat de sectors com ara el de les Arts gràfiques i edició, el Tèxtil, el de Productes metàl·lics i els de Maquinària i material elèctric, amb uns saldos positius tant pel que fa a les vendes interiors com a les exteriors, d'altres com el de la Fusta i mobles, la Farmacèutica i fins i tot l'Automoció —tots ells per raons diferents— presenten saldos lleument negatius en l'evolució de les vendes. Uns resultats que, especialment en el darrer cas, no s'han d'identificar amb una reducció del volum de negoci en termes absoluts sinó, més aviat, com una reacció a un exercici anterior molt expansiu. En tot cas, les previsions sobre l'evolució a mitjà termini d'aquest sector són molt favorables.

Els efectes diferits de la crisi asiàtica sobre el comerç mundial afegiran noves dificultats al manteniment dels ritmes de creixement de les exportacions durant el 1998.

Pel conjunt de la indústria metropolitana, el revifament de la demanda interna de consum —basada en uns nivells creixents d'ocupació i una tendència clarament a la baixa del preu del diner— ha vingut a recolzar la demanda exterior i la d'inversió com a motors de l'activitat industrial. I ho fa en un moment especialment oportú atès que els efectes diferits de la crisi de les economies asiàtiques i la dificultat que es torni a repetir durant el 1998 un escenari de tipus de canvi i preus internacionals tan favorable a les exportacions de manufactures espanyoles, projecten una lleugera ombra d'incertesa sobre les possibilitats reals de mantenir al llarg del 1998 els elevats ritmes de creixement de les exportacions.

Síntesi de l'evolució de l'activitat industrial (1995-1997)*

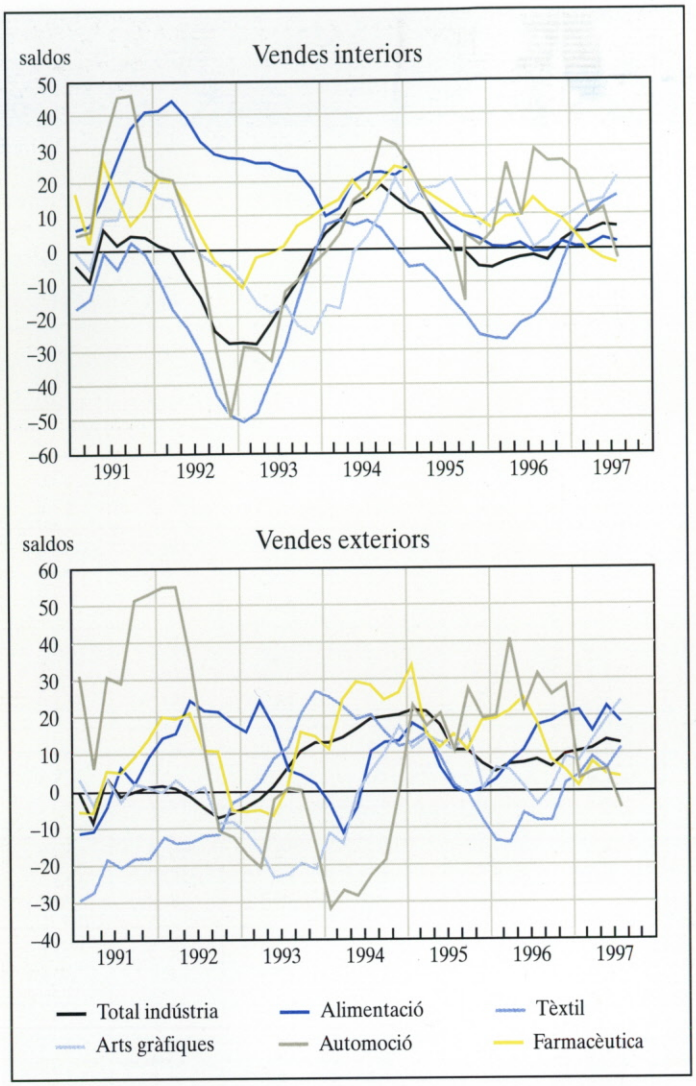
(dades provincials)

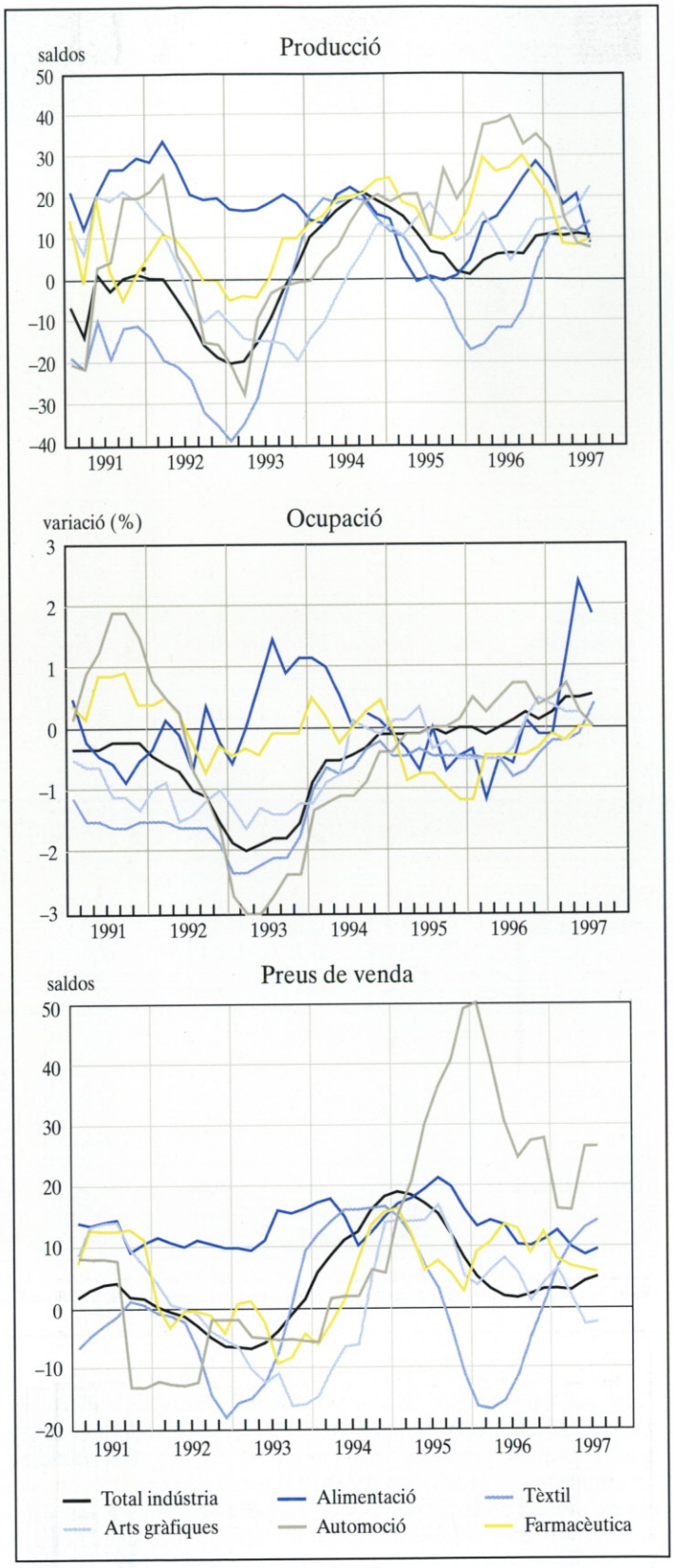
	Any	Volum de producció	Nivell d'ocupació	Nivell d'estocs	Vendes interiors	Vendes exteriors	Cartera de comandes	Preus de venda	Previsions de vendes	Capacitat productiva	Debilitat demanda
Alimentació	1995	0,7	0,03	–15,5	8,7	0,5	–37,3	21,5	23,8	78,8	63,1
	1996	19,3	–0,47	–22,5	–1,0	17,8	–39,2	10,5	10,2	79,8	38,3
	1997	8,5	1,84	–24,5	2,7	18,2	–26,7	9,7	18,2	78,4	42,7
Tèxtil	1995	–0,2	–0,40	17,7	–14,0	2,0	–31,7	2,7	14,7	80,6	55,0
	1996	–12,2	–0,68	21,8	–20,5	–8,5	–41,3	–11,0	5,0	78,5	67,2
	1997	14,0	0,41	0,2	16,7	11,5	–3,8	14,5	23,2	80,9	45,5
Pell, calçat i confecció	1995	–6,7	0,46	21,5	–32,2	16,0	–57,7	–5,0	19,0	84,8	60,0
	1996	12,7	–0,20	23,3	–7,3	20,3	–39,5	17,5	8,2	82,6	51,0
	1997	–9,0	–1,17	25,5	–20,3	–6,7	–60,5	–7,2	15,5	86,5	60,8
Fusta i mobles de fusta	1995	13,5	–0,57	–29,7	6,5	8,0	–26,7	20,3	38,8	83,9	54,2
	1996	–6,3	1,16	–18,7	–5,0	–21,3	–27,2	1,5	33,0	83,9	62,0
	1997	7,5	0,83	–30,3	0,8	–1,7	19,2	9,7	25,0	89,8	62,2
Arts gràfiques	1995	18,0	–0,27	3,3	20,5	11,0	–12,8	16,7	25,8	80,9	74,5
	1996	4,8	–0,32	1,5	–0,3	–3,5	–12,0	5,8	16,5	78,8	71,2
	1997	22,7	0,03	–0,5	21,5	23,7	12,0	–2,3	30,7	80,4	62,5
Indústria farmacèutica	1995	10,5	–0,74	10,7	12,7	14,8	12,7	7,2	22,8	81,1	89,0
	1996	27,0	–0,43	5,5	14,2	18,3	11,0	13,0	31,5	79,6	69,8
	1997	9,5	0,04	6,5	–4,8	3,0	6,3	5,8	28,3	80,7	54,0
Química domèstica	1995	9,3	–0,10	8,7	29,7	14,5	6,7	12,2	67,2	80,8	66,0
	1996	25,3	0,67	8,2	27,5	32,2	–8,7	–2,0	51,7	83,4	28,5
	1997	4,0	–0,69	12,2	10,5	1,2	–14,3	24,2	11,3	86,7	40,7
Productes metàl·lics	1995	9,2	0,66	10,2	1,3	3,3	1,5	16,2	15,2	82,4	50,5
	1996	4,2	0,04	4,7	–12,7	6,5	–46,5	5,7	18,2	80,7	63,3
	1997	18,7	1,08	–1,0	13,7	22,7	–9,8	–1,0	36,2	80,9	86,7
Maquinària i material elèctric	1995	5,5	0,49	11,0	1,7	18,0	6,2	24,3	40,8	86,8	70,9
	1996	–2,3	–0,45	22,2	1,0	10,5	1,2	–15,3	17,5	84,9	67,8
	1997	27,3	–0,19	14,7	6,2	25,0	24,0	–3,3	52,3	86,4	80,9
Material electrònic	1995	25,7	0,90	–19,7	1,0	15,8	51,8	–11,5	26,7	87,8	14,5
	1996	–8,5	–1,19	3,3	–14,7	19,8	–12,5	–7,8	36,8	86,6	22,3
	1997	–0,2	8,64	4,3	17,2	21,8	–39,7	–29,2	54,3	73,4	12,8
Automoció	1995	10,5	0,00	2,0	–15,8	10,7	–8,0	36,5	23,7	85,9	47,9
	1996	39,0	0,67	–11,0	29,0	31,3	19,0	24,7	40,2	82,3	35,5
	1997	7,5	0,04	–20,8	6,8	14,3	81,0	26,5	57,7	86,7	16,2
Total indústria	**1995**	**7,3**	**–0,04**	**6,2**	**–0,2**	**11,0**	**–11,3**	**15,7**	**25,8**	**83,3**	**56,5**
	1996	**6,7**	**0,05**	**8,7**	**–1,3**	**8,5**	**–25,0**	**1,2**	**23,3**	**81,1**	**52,5**
	1997	**11,5**	**0,46**	**–0,3**	**8,0**	**12,5**	**5,5**	**5,2**	**33,3**	**84,0**	**40,7**

* Les dades són mitjanes dels saldos bimestrals, amb l'excepció del nivell d'ocupació, de la debilitat de la demanda i de la capacitat productiva utilitzada, que són mitjanes de percentatges.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona.

Un efecte clarament positiu d'aquesta expansió sostinguda de l'activitat industrial ha estat la generació de nous llocs de treball. L'any 1997 ha estat el moment en què s'ha consolidat una tendència que té el seu punt d'inflexió l'any 1994. Segons els resultats de les enquestes, el quadrienni 1990-1993 es caracteritzà per un procés de pèrdua creixent de llocs de treball industrials. L'any 1994 marca un punt d'inflexió, però sense abandonar el signe negatiu. Els dos anys següents són de manteniment dels nivells d'ocupació i no és fins el 1997 quan s'assoleixen saldos clarament positius. Una situació desconeguda d'ençà el 1989 i sens dubte afavorida per la reforma laboral.

No ha de sorprendre l'aparent resistència de l'empresa industrial a generar nova ocupació directa tot i el fort ritme de creixement dels darrers quatre anys. Una de les estratègies empresarials emprades per a superar la crisi de començament dels noranta fou la d'externalitzar aquelles funcions i activitats auxiliars o complementàries de l'activitat productiva central. Aquest procés, força generalitzat, explica tant la persistència en el temps dels saldos negatius en els nivells d'ocupació industrials —sis anys ininterromputs— com la timidesa que revelen aquests saldos en la fase expansiva. En definitiva, una part important dels llocs de treball que genera l'activitat industrial són i es comptabilitzen com a terciaris.





El creixement sostingut dels volums de producció ha derivat en un augment significatiu i desconegut en els darrers anys dels nivells d'utilització de la capacitat productiva.

La positiva evolució de la demanda de productes manufacturats i unes previsions de vendes a l'alça al llarg de tot l'any han forçat un augment del nivell d'utilització de la capacitat productiva fins a cotes desconegudes en els darrers deu anys. Tot i aquest esforç per augmentar els nivells de producció, s'ha hagut de recórrer als estocs de productes elaborats. Tot plegat fa preveure que el creixement de la producció es mantingui com a mínim durant la primera meitat de 1998.

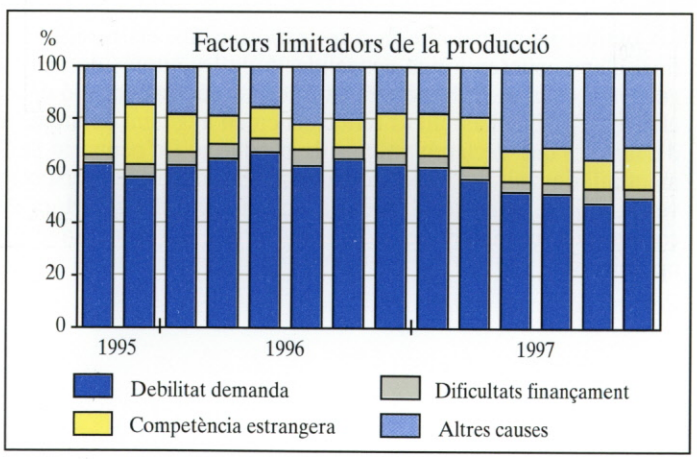
El nivell d'activitat assolit a final de 1997 per alguns dels sectors industrials ha situat en mínims operatius la capacitat productiva ociosa. Són diversos els sectors que tenen compromesa més del 85 per cent de la seva capacitat productiva i treball assegurat, amb l'actual cartera de comandes, per més de dos i fins i tot tres mesos. Una situació de relativa plena ocupació que no es pot allargar indefinidament i que es veu agreujada per l'escassetat de mà d'obra qualificada que, segons alguns empresaris enquestats, es manifesta de manera creixent a diversos subsectors productius.

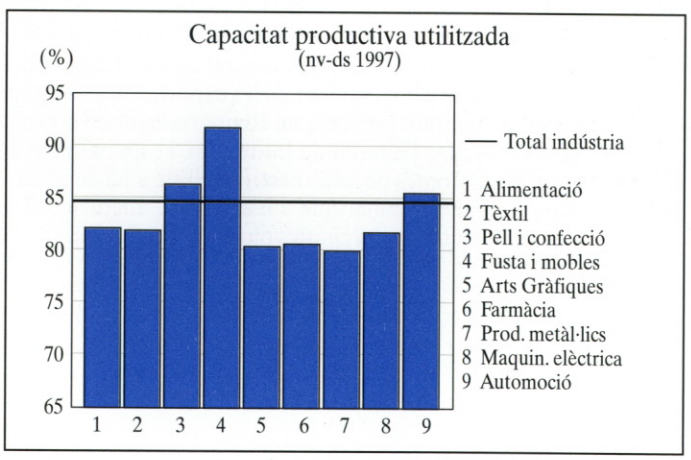
Total indústria (sense Construcció)

(dades provincials)

		1996	1997					
		nv-ds	gn-fb	mç-ab	mg-jn	jl-ag	st-oc	nv-ds
A) Resultats del bimestre observat comparats amb l'anterior (%)								
1) Producció	Igual	39	42	42	48	28	31	37
	Saldo	–16	14	33	17	–25	48	–18
2) Nombre de persones ocupades	Variació en %	–0,64	0,64	0,10	1,42	0,84	0,15	–0,41
3) Vendes totals	Igual	31	39	36	41	30	28	34
	Saldo	–15	9	38	23	–19	46	–17
4) Vendes en el mercat interior	Igual	34	32	36	46	27	29	36
	Saldo	–17	3	34	20	–34	45	–20
5) Vendes en el mercat exterior	Igual	47	35	41	46	32	58	40
	Saldo	–13	6	33	15	–8	47	–18
6) Preus de venda	Igual	86	65	76	86	88	80	86
	Saldo	–3	19	10	–1	–4	6	1
B) Situació al final del bimestre (%)								
7) Estocs de productes elaborats	No n'hi ha mai	4	5	4	5	4	5	4
	Normals	68	65	73	70	67	69	73
	Saldo	3	–3	3	0	3	–7	2
8) Cartera de comandes	Normal	56	50	50	51	59	57	61
	Saldo	–22	–13	0	2	15	23	6
9) Període de treball assegurat amb l'actual cartera de comandes	Dies	59	55	60	57	63	58	54
C) Resultats referits a les perspectives per als propers tres o quatre mesos (%)								
10) Producció	Manteniment	49	54	55	60	41	58	51
	Saldo	32	35	38	22	47	16	19
11) Vendes	Manteniment	46	49	54	58	38	56	50
	Saldo	28	44	36	27	52	21	20
12) Cartera de comandes	Manteniment	53	64	68	69	55	62	53
	Saldo	26	24	24	14	34	20	25
13) Preus de venda	Manteniment	68	73	83	77	75	82	65
	Saldo	21	7	5	10	11	8	13
14) Ocupació	Manteniment	70	77	79	74	73	71	70
	Saldo	–1	4	2	3	–5	–13	–7
D) Capacitat productiva utilitzada (%)		81,4	82,6	83,5	84,8	83,6	84,9	84,8

Font: Tots els quadres i gràfics de les enquestes s'han elaborat amb dades de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona.

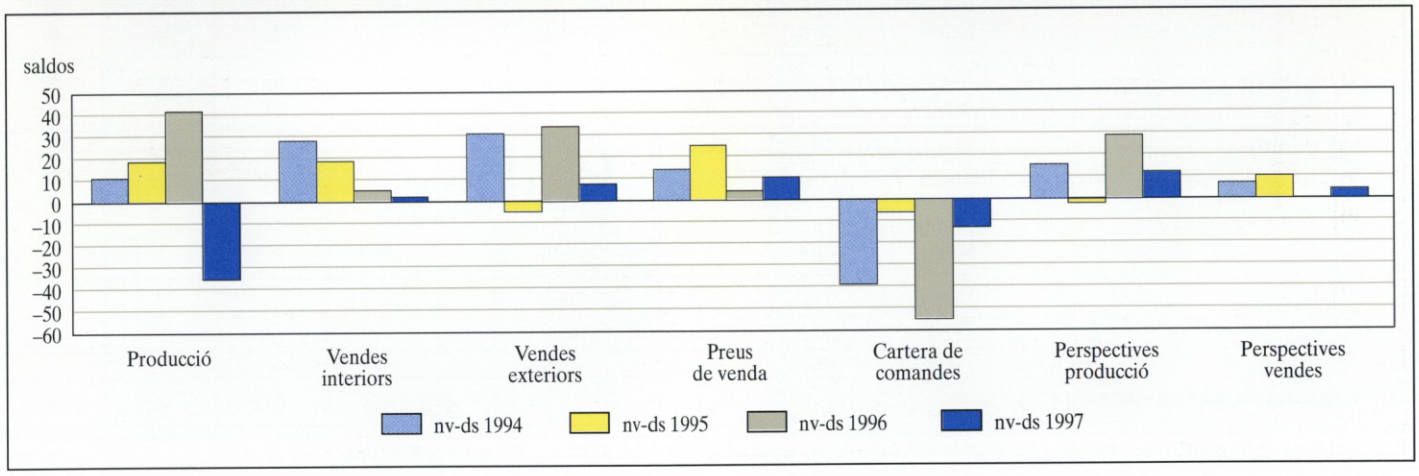




Alimentació

(dades provincials)

		1996	1997					
		nv-ds	gn-fb	mç-ab	mg-jn	jl-ag	st-oc	nv-ds
A) Resultats del bimestre observat comparats amb l'anterior (%)								
1) Producció	Igual	28	41	46	41	39	45	22
	Saldo	41	18	47	–4	–20	45	–35
2) Nombre de persones ocupades	Variació en %	0,58	–0,86	0,62	0,85	3,70	8,77	–2,05
3) Vendes totals	Igual	56	56	53	47	41	34	38
	Saldo	6	–19	37	–31	–16	51	10
4) Vendes en el mercat interior	Igual	56	55	56	47	42	53	30
	Saldo	5	–17	33	–23	–16	37	2
5) Vendes en el mercat exterior	Igual	43	66	62	54	72	33	65
	Saldo	34	–10	35	20	–6	62	8
6) Preus de venda	Igual	87	69	77	83	96	90	84
	Saldo	5	26	16	13	1	–8	10
B) Situació al final del bimestre (%)								
7) Cartera de comandes	Normal	41	43	36	35	85	96	72
	Saldo	–55	–55	–38	–64	7	4	–14
8) Període de treball assegurat amb l'actual cartera de comandes	Dies	33	33	54	33	32	34	37
C) Capacitat productiva utilitzada (%)		78,6	83,1	81,9	79,5	76,9	76,4	82,6



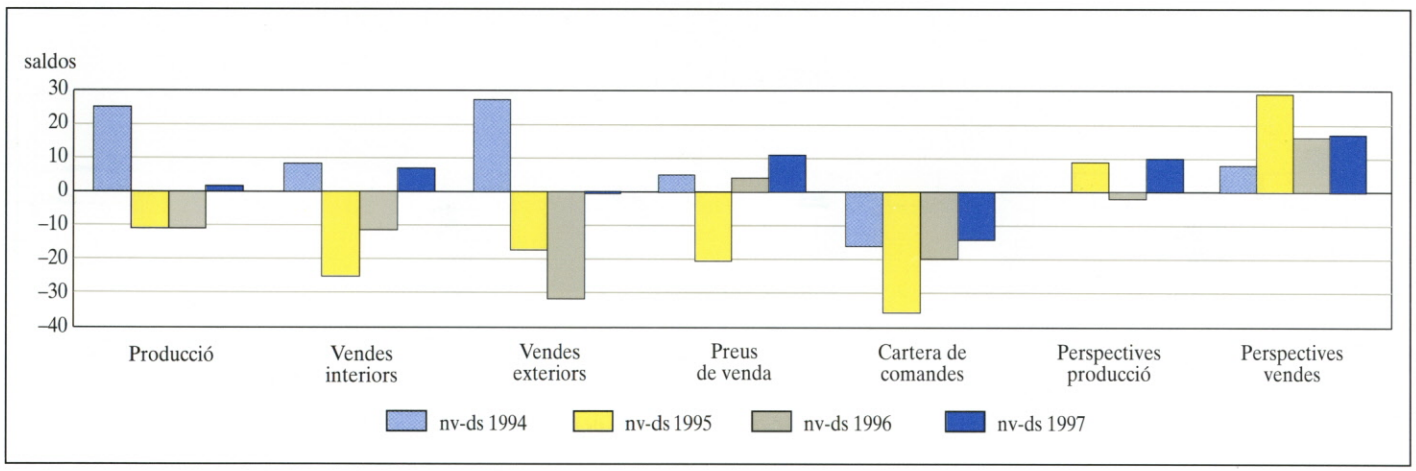
Tot i que els resultats de final d'any són globalment positius —fet que afavoreix una valoració del conjunt de l'any moderadament expansiva gràcies al creixement de les exportacions— alguna de les principals magnituds presenta un comportament divergent a la tònica general. Així, a l'apartat de les vendes, i especialment en les interiors, els símptomes de lleu reactivació que s'havien manifestat al llarg de l'any, sembla que s'han esvaït, augmentant el nombre d'empreses que declaren un volum de vendes inferior al del bimestre anterior.

Contràriament, pel que fa a les exportacions, els resultats de final d'any apunten a una consolidació de les quotes de mercat guanyades durant els bimestres anteriors. Aquesta evolució dual i el nivell d'activitat assolit es reflecteix en un augment del nombre d'empreses que declaren volums de producció i d'ocupació lleument inferiors als del bimestre anterior. En tot cas, les perspectives a mitjà termini, recolzades en una situació de la cartera de comandes força millor que la d'un any enrere, són moderadament optimistes.

Tèxtil

(dades provincials)

		1996	1997					
		nv-ds	gn-fb	mç-ab	mg-jn	jl-ag	st-oc	nv-ds
A) Resultats del bimestre observat comparats amb l'anterior (%)								
1) Producció	Igual	57	64	48	62	35	43	60
	Saldo	-11	16	36	22	-30	38	2
2) Nombre de persones ocupades	Variació en %	-2,20	1,25	0,23	0,82	-0,81	0,20	0,76
3) Vendes totals	Igual	46	51	33	30	29	21	42
	Saldo	-13	19	48	-1	-12	63	10
4) Vendes en el mercat interior	Igual	47	43	41	30	35	20	47
	Saldo	-12	16	30	13	-25	59	7
5) Vendes en el mercat exterior	Igual	36	31	37	38	22	36	51
	Saldo	-32	-1	35	-1	3	34	-1
6) Preus de venda	Igual	82	65	70	79	92	84	77
	Saldo	4	32	13	11	8	12	11
B) Situació al final del bimestre (%)								
7) Cartera de comandes	Normal	69	47	57	58	59	60	58
	Saldo	-20	-27	8	-1	6	5	-14
8) Període de treball assegurat amb l'actual cartera de comandes	Dies	51	49	54	52	50	62	51
C) Capacitat productiva utilitzada (%)		79,6	78,6	81,0	81,7	79,8	82,0	82,2



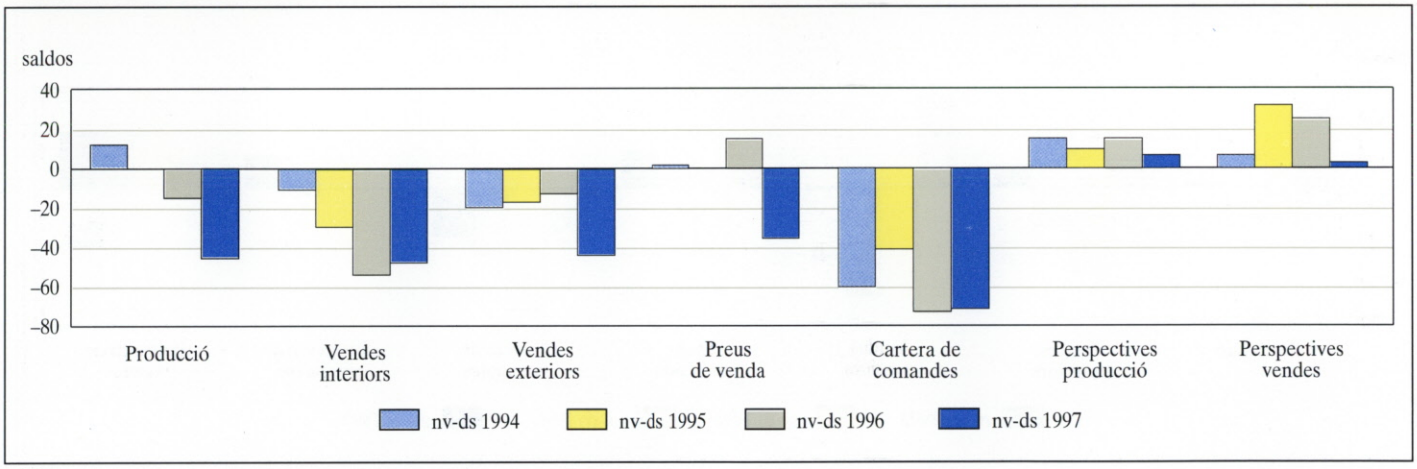
Només dos signes negatius —un d'ells purament testimonial— trenquen la uniformitat dels resultats corresponents al darrer bimestre de l'any. Tant la producció com les vendes interiors i de retruc, l'ocupació, han capgirat els signes negatius que caracteritzaven la història recent d'aquest subsector durant aquest bimestre. El constant augment de capacitat productiva efectivament utilitzada ha permès afrontar l'augment de comandes sense penalitzar els terminis de lliurament. L'evolució dels preus de venda posa de manifest com aquesta represa de la demanda anima a recuperar marges de beneficis.

Segons les enquestes, aquest és un dels sectors industrials que més s'han beneficiat de la reactivació de la demanda interna de consum. Les dades de final d'any mantenen la línia moderadament expansiva dels bimestres anteriors pel que fa a volums de producció i vendes. Una evolució de les principals magnituds que permet una valoració global del 1997 molt positiva. Sens dubte, el Tèxtil de la regió metropolitana ha viscut el millor exercici dels darrers deu anys. I si les perspectives empresarials a mitjà termini es fan realitat, aquest període de bonança tindrà continuïtat al llarg de 1998.

Pell, calçat i confecció

(dades provincials)

		1996	1997					
		nv-ds	gn-fb	mç-ab	mg-jn	jl-ag	st-oc	nv-ds
A) Resultats del bimestre observat comparats amb l'anterior (%)								
1) Producció	Igual	56	63	17	29	22	73	30
	Saldo	–15	–16	39	21	–62	10	–46
2) Nombre de persones ocupades	Variació en %	0,04	2,90	0,81	1,45	–2,11	–3,58	–6,48
3) Vendes totals	Igual	51	48	20	24	15	58	23
	Saldo	–35	–24	31	5	–51	25	–53
4) Vendes en el mercat interior	Igual	32	15	20	56	18	38	15
	Saldo	–54	3	28	–28	–63	–13	–49
5) Vendes en el mercat exterior	Igual	26	11	32	17	10	0	19
	Saldo	–14	–60	26	26	–49	59	–42
6) Preus de venda	Igual	72	81	95	60	89	90	49
	Saldo	16	7	–2	–33	11	10	–36
B) Situació al final del bimestre (%)								
7) Cartera de comandes	Normal	13	18	21	27	64	32	28
	Saldo	–73	–71	–66	–59	–36	–59	–72
8) Període de treball assegurat amb l'actual cartera de comandes	Dies	53	45	52	50	50	48	44
C) Capacitat productiva utilitzada (%)		82,4	80,7	89,6	85,6	87,9	88,3	86,9



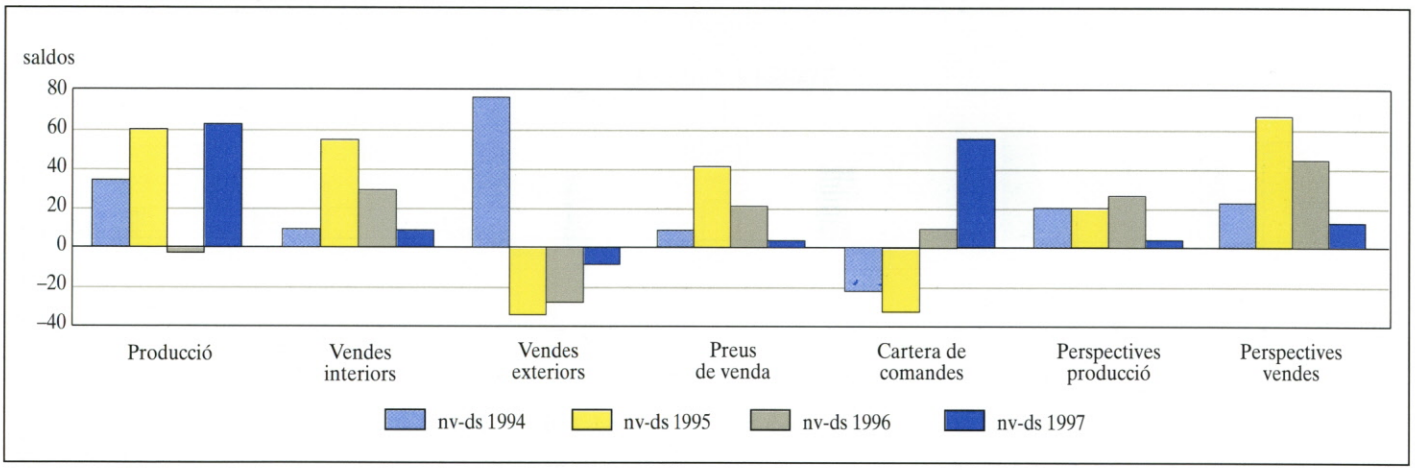
D'ençà l'estiu de 1997, les enquestes de conjuntura reflectien una creixent desacceleració del creixement del nivell d'activitat del sector. L'evolució del darrer bimestre de l'any ha confirmat aquesta evolució a la baixa de la xifra de negocis, especialment pel que fa a les exportacions. Possiblement, la magnitud i generalització dels saldos negatius al llarg d'aquests dos mesos ha estat determinant a l'hora d'estimar la valoració del sector com la pitjor de tota la indústria en termes anuals. És, sense discussió, l'activitat industrial amb una pitjor valoració de la cartera de comandes.

Una anàlisi més detallada dels resultats del darrer bimestre posa de manifest una sensible reducció de les exportacions i en menor mesura de les vendes en el mercat interior. La crisi asiàtica possiblement ha frenat les exportacions cap aquelles economies alhora que ha endurit la competència a d'altres mercats, inclòs l'espanyol. La repercussió d'aquesta retallada en la xifra de negocis s'ha traduït en una pèrdua d'ocupació i una retallada dels preus de venda. Alhora, la cartera de comandes mostra la mateixa precarietat de bimestres anteriors, fet que no contribueix a millorar les perspectives empresarials.

Fusta i mobles de fusta

(dades provincials)

		1996	1997					
		nv-ds	gn-fb	mç-ab	mg-jn	jl-ag	st-oc	nv-ds
A) Resultats del bimestre observat comparats amb l'anterior (%)								
1) Producció	Igual	66	25	95	90	48	46	37
	Saldo	–3	–2	5	–10	–39	28	63
2) Nombre de persones ocupades	Variació en %	–1,27	1,96	1,68	2,95	–0,19	0,0	–1,44
3) Vendes totals	Igual	31	25	85	59	47	38	74
	Saldo	26	–2	15	21	–35	40	8
4) Vendes en el mercat interior	Igual	34	22	82	90	50	37	74
	Saldo	29	–14	18	–10	38	41	8
5) Vendes en el mercat exterior	Igual	70	41	83	55	51	49	92
	Saldo	–28	–19	–3	28	–49	41	–8
6) Preus de venda	Igual	49	77	76	98	100	94	97
	Saldo	21	23	24	2	0	6	3
B) Situació al final del bimestre (%)								
7) Cartera de comandes	Normal	34	49	79	83	88	41	18
	Saldo	9	–35	21	7	12	36	55
8) Període de treball assegurat amb l'actual cartera de comandes	Dies	58	53	65	70	63	50	61
C) Capacitat productiva utilitzada (%)		87,0	84,5	90,0	91,4	91,7	88,7	92,3



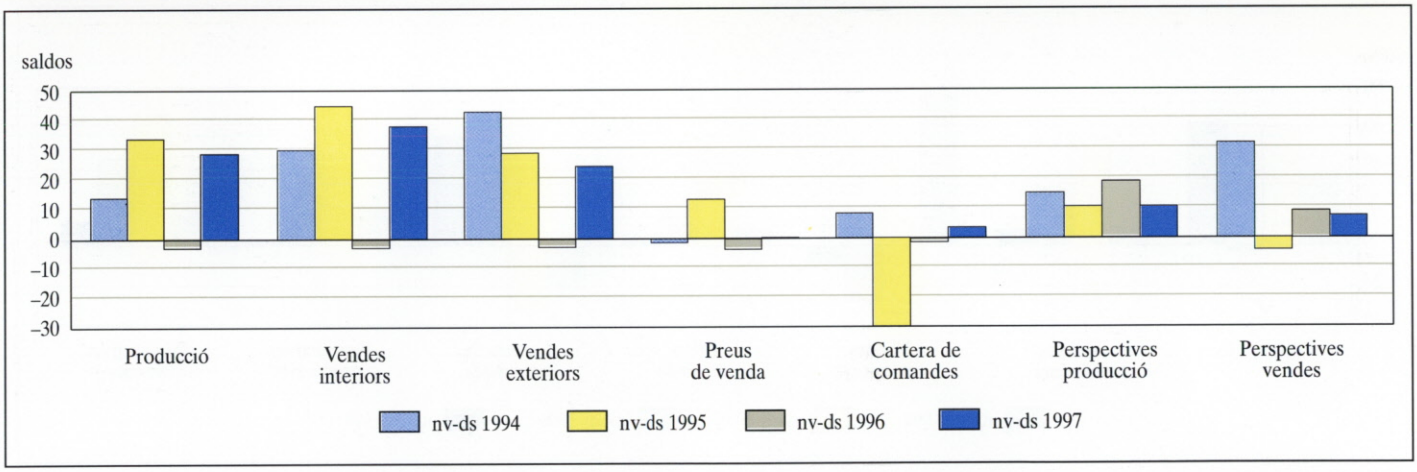
Els resultats de final d'any confirmen la tendència dels bimestres anteriors. Després d'un primer semestre força expansiu pel que fa a producció i vendes, la característica del segon semestre ha estat la consolidació dels elevats nivells assolits. S'ha de tenir present que les empreses del sector estan treballant al màxim de la capacitat productiva instal·lada i amb un volum de comandes que els garanteix més de dos mesos de feina. No és casualitat que aquest sector presenti el major percentatge d'empreses que declaren mantenir volums d'estocs per sota del que consideren normal.

Dels resultats del bimestre destaquen, pel signe negatiu, l'evolució de l'ocupació —amb un elevat component estacional— i, de manera força anecdòtica, les exportacions. Una lectura entre línies d'aquests dos resultats permet parlar de manteniment tant dels nivells d'ocupació com del nombre d'empreses que exporten una part de la seva producció. En relació amb un any abans, el creixement és el factor comú d'aquestes dues magnituds, així com de les vendes en el mercat interior, i molt especialment, dels nivells de producció. L'estabilitat dels preus de venda s'ha vist afavorida per la retallada de preus de les primeres matèries. Un fet que contribueix a la dinamització de la cartera de comandes.

Arts gràfiques

(dades provincials)

		1996	1997					
		nv-ds	gn-fb	mç-ab	mg-jn	jl-ag	st-oc	nv-ds
A) Resultats del bimestre observat comparats amb l'anterior (%)								
1) Producció	Igual	60	41	46	59	40	49	42
	Saldo	–2	3	39	34	–16	47	29
2) Nombre de persones ocupades	Variació en %	0,42	1,61	–0,15	0,10	0,11	–1,03	–0,45
3) Vendes totals	Igual	60	39	43	57	43	46	42
	Saldo	–2	–4	40	53	–19	50	39
4) Vendes en el mercat interior	Igual	60	39	43	53	43	46	42
	Saldo	–2	–12	40	37	–19	44	39
5) Vendes en el mercat exterior	Igual	67	42	40	52	48	44	49
	Saldo	–2	2	50	34	–18	49	25
6) Preus de venda	Igual	97	72	52	65	80	84	100
	Saldo	–3	–14	18	3	–12	–9	0
B) Situació al final del bimestre (%)								
7) Cartera de comandes	Normal	90	80	77	79	52	70	89
	Saldo	–1	7	11	8	22	21	3
8) Període de treball assegurat amb l'actual cartera de comandes	Dies	62	62	54	65	80	84	79
C) Capacitat productiva utilitzada (%)		82,5	79,0	80,5	80,7	78,2	83,3	80,5



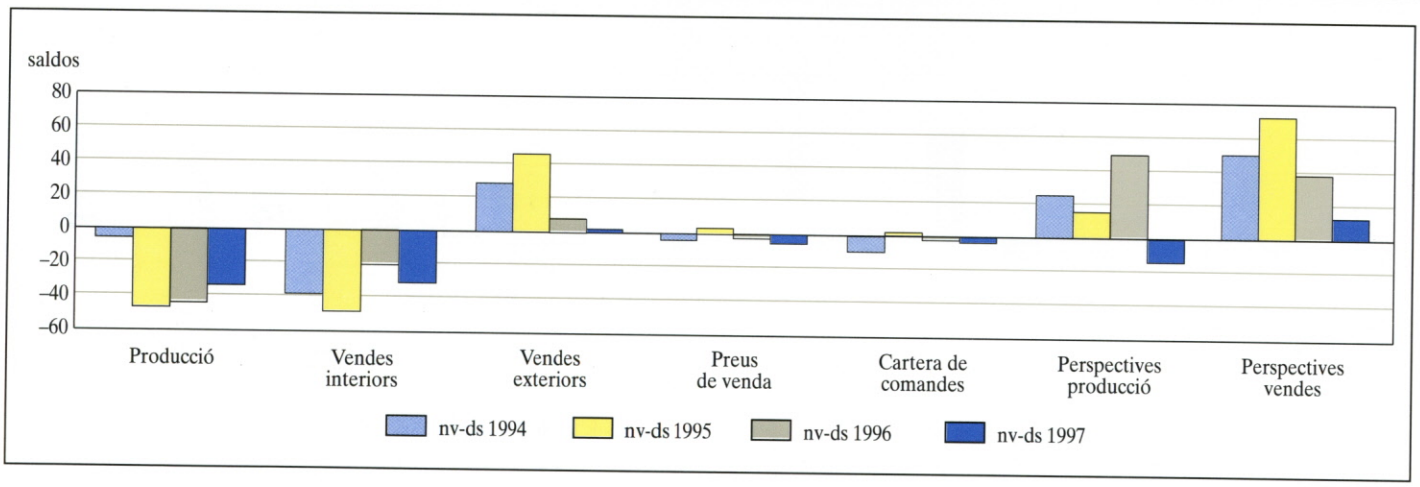
Segons els resultats del bimestre, les empreses barcelonines del sector de les Arts gràfiques gaudien a final d'any d'una conjuntura molt favorable. Una situació clarament en sintonia amb els resultats obtinguts en bimestres anteriors i que en conjunt caracteritzen aquesta indústria com una de les que més va créixer durant el 1997. I si es compleixen mínimament les previsions que avancen els empresaris enquestats, aquesta expansió es mantindrà al llarg del 1998.

Amb l'excepció d'un lleu predomini de les empreses que declaren que han reduït plantilles —un fet relativament normal tant en aquest bimestre com durant l'estiu a la majoria d'activitats industrials— els resultats de la resta de magnituds mostren un notable creixement. Sorprèn el volum de treball acumulat i que al mateix temps aquest sector sigui un dels que manté una major capacitat productiva ociosa. La constant innovació tecnològica i la dificultat de trobar prou mà d'obra qualificada són algunes de les raons esmentades pels empresaris com a factors que limiten el creixement de la producció.

Indústria farmacèutica

(dades provincials)

		1996	1997					
		nv-ds	gn-fb	mç-ab	mg-jn	jl-ag	st-oc	nv-ds
A) Resultats del bimestre observat comparats amb l'anterior (%)								
1) Producció	Igual	53	49	53	49	34	38	58
	Saldo	–43	51	15	42	–59	41	–33
2) Nombre de persones ocupades	Variació en %	–0,77	–0,42	0,05	1,23	–0,56	0,44	–0,97
3) Vendes totals	Igual	47	46	53	71	41	38	41
	Saldo	–23	26	38	–5	–52	55	–33
4) Vendes en el mercat interior	Igual	47	49	81	65	39	43	39
	Saldo	–21	21	8	–3	–58	33	–30
5) Vendes en el mercat exterior	Igual	10	34	39	60	30	44	75
	Saldo	8	–50	37	4	–15	41	1
6) Preus de venda	Igual	98	80	57	98	99	97	95
	Saldo	–2	8	34	2	–1	–3	–5
B) Situació al final del bimestre (%)								
7) Cartera de comandes	Normal	99	95	81	13	84	76	98
	Saldo	–1	3	–11	52	9	–13	–2
8) Període de treball assegurat amb l'actual cartera de comandes	Dies	45	57	42	57	65	61	54
C) Capacitat productiva utilitzada (%)		80,6	82,2	79,2	84,2	73,2	84,3	80,8



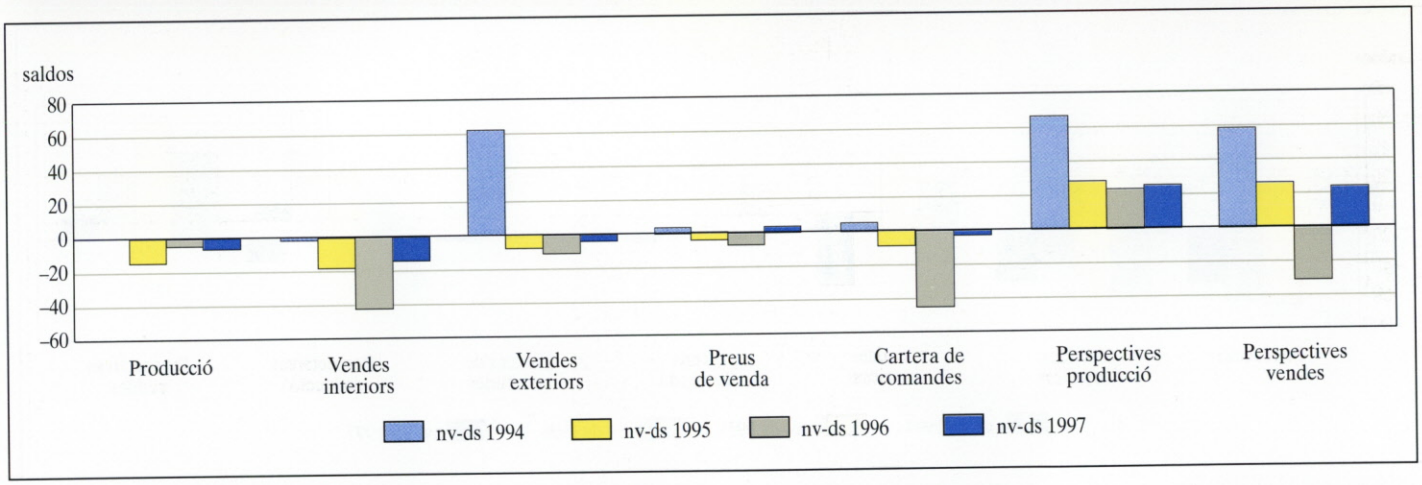
Si hom compara els resultats del bimestre novembre-desembre de 1997 amb els del mateix període d'un any abans, la conclusió sembla relativament immediata: la situació quant a creixement de producció i vendes és pràcticament la mateixa en els dos períodes, amb la diferència que durant l'any ha augmentat lleument el volum de negoci de la indústria farmacèutica. Possiblement els fets més remarcables hagin estat la consolidació d'unes exportacions que han evolucionat a l'alça durant tot l'any, alhora que les vendes en el mercat interior han crescut de forma més moderada.

Tot i que les expectatives de negoci de la indústria farmacèutica depenen en bona part de la voluntat de moderar la despesa pública en fàrmacs —com es posa de manifest en l'evolució de la situació de la cartera de comandes en acabar l'any— les expectatives empresarials a curt termini són més optimistes del que hom podria esperar.

Productes metàl·lics

(dades provincials)

		1996	1997					
		nv-ds	gn-fb	mç-ab	mg-jn	jl-ag	st-oc	nv-ds
A) Resultats del bimestre observat comparats amb l'anterior (%)								
1) Producció	Igual	48	55	62	65	16	18	54
	Saldo	–4	18	33	26	–36	77	–6
2) Nombre de persones ocupades	Variació en %	–0,15	0,76	0,18	1,27	2,37	1,68	0,19
3) Vendes totals	Igual	6	52	60	23	14	15	55
	Saldo	–48	19	23	71	–36	78	–6
4) Vendes en el mercat interior	Igual	28	17	26	38	12	21	65
	Saldo	–42	–44	56	55	–41	71	–15
5) Vendes en el mercat exterior	Igual	48	55	57	14	29	16	58
	Saldo	–12	26	27	56	–46	77	–4
6) Preus de venda	Igual	89	89	93	89	85	98	91
	Saldo	–8	4	1	–5	–8	–1	3
B) Situació al final del bimestre (%)								
7) Cartera de comandes	Normal	23	27	22	20	70	76	74
	Saldo	–46	–35	–32	–13	12	12	–3
8) Període de treball assegurat amb l'actual cartera de comandes	Dies	47	53	51	52	49	59	50
C) Capacitat productiva utilitzada (%)		78,4	79,6	78,5	84,9	80,6	81,8	80,0



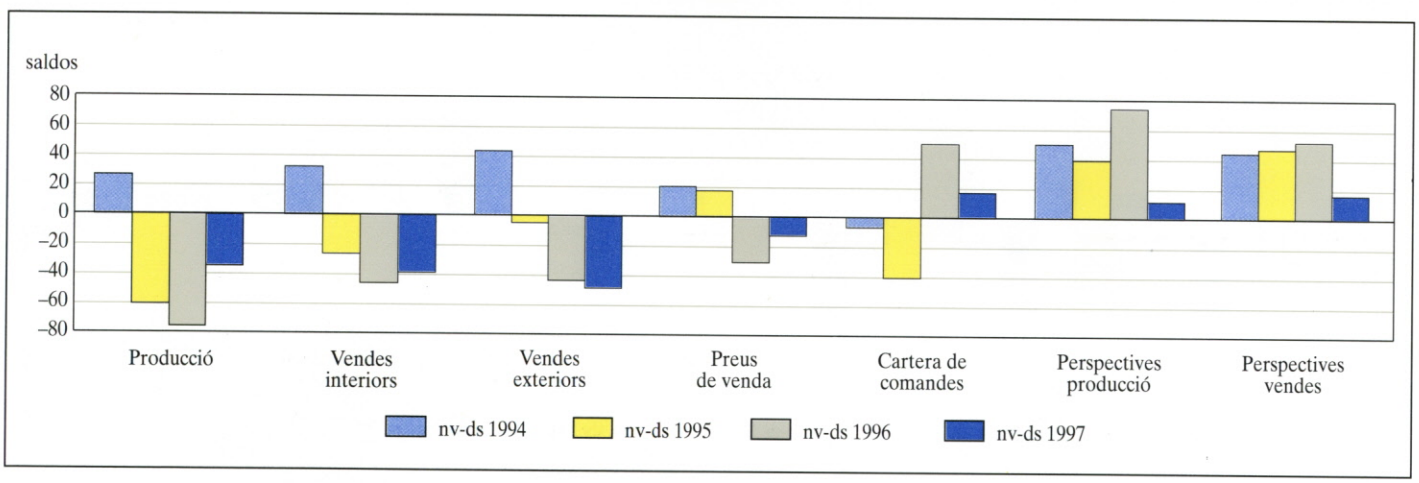
Els resultats d'aquest sector durant el bimestre —malgrat la persistència de saldos negatius— mereixen una valoració molt positiva pel canvi de tendència que representen. De fet, en l'anàlisi dels resultats anuals ja s'ha evidenciat que durant el 1997 el creixement de la producció i de les vendes d'aquest sector manufacturer —un dels més importants de l'àrea barcelonina— ha anat a més i s'ha consolidat. Possiblement la subcontractació d'una part creixent de l'activitat —en un moment en què la demanda creix amb força— distorsiona l'assignació de resultats entre producció i vendes de les empreses.

Si comparem amb un cert detall els resultats del darrer bimestre de 1997 amb els d'un any abans s'observa un cert manteniment pel que fa a producció —la capacitat productiva utilitzada i el volum d'ocupació creixen moderadament—, alhora que la situació de les vendes, especialment en el mercat interior, registra una millora substancial. Segons els resultats de les enquestes aquesta reactivació de la demanda interna ha estat constant pràcticament durant tot l'any. Les exportacions també han mantingut una significativa expansió. La millora de la cartera de comandes, que assegura una major càrrega de treball que un any abans, recolza les expectatives moderadament expansives del empresaris.

Maquinària i material elèctric

(dades provincials)

		1996	1997					
		nv-ds	gn-fb	mç-ab	mg-jn	jl-ag	st-oc	nv-ds
A) Resultats del bimestre observat comparats amb l'anterior (%)								
1) Producció	Igual	11	18	34	74	36	18	39
	Saldo	–76	27	58	19	19	77	–36
2) Nombre de persones ocupades	Variació en %	–3,17	–0,70	–0,52	–0,02	1,12	1,68	–1,28
3) Vendes totals	Igual	17	17	27	70	20	15	39
	Saldo	–42	27	26	23	3	78	–36
4) Vendes en el mercat interior	Igual	13	26	31	84	21	21	36
	Saldo	–46	5	5	9	–14	71	–39
5) Vendes en el mercat exterior	Igual	34	12	50	73	43	16	36
	Saldo	–44	33	41	26	20	77	–47
6) Preus de venda	Igual	69	53	92	76	88	98	87
	Saldo	–31	23	4	–21	–12	–1	–13
B) Situació al final del bimestre (%)								
7) Cartera de comandes	Normal	37	35	31	16	19	76	80
	Saldo	50	34	3	13	65	12	17
8) Període de treball assegurat amb l'actual cartera de comandes	Dies	76	78	71	77	73	59	43
C) Capacitat productiva utilitzada (%)		84,2	88,8	86,9	88,9	89,7	81,8	82,4



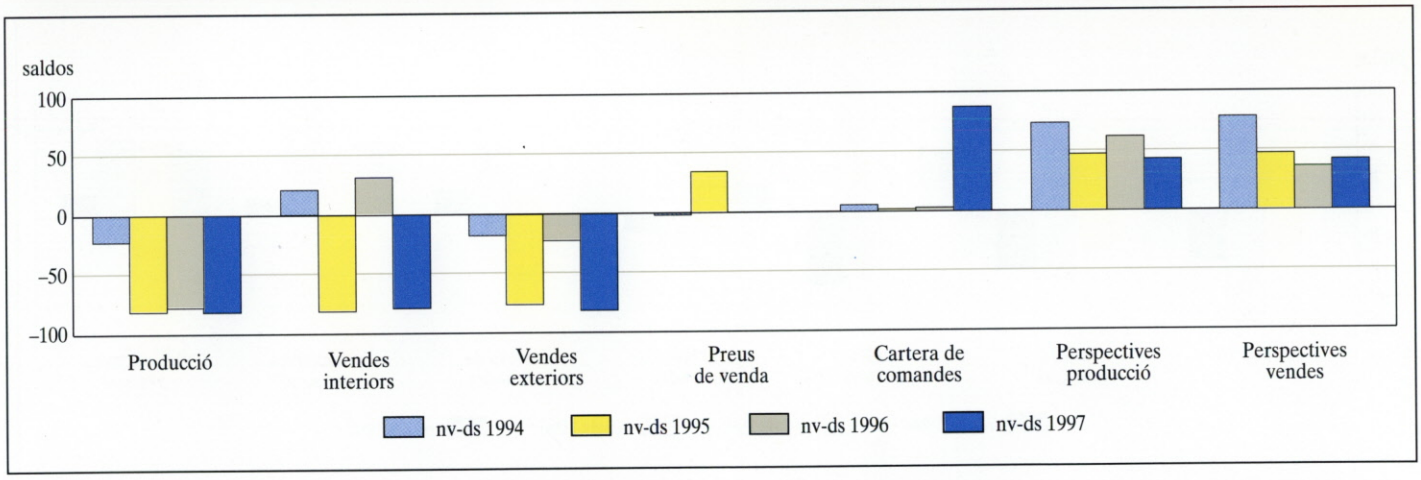
En aquest cas, els resultats del bimestre no acaben de fer justícia a l'evolució que ha registrat aquesta indústria al llarg de l'any. El component estacional hi juga un paper més destacat que en altres activitats. En conseqüència, convé matisar els resultats del bimestre amb els corresponents pel conjunt de l'any. Així, el moderat creixement dels nivells de producció que reflecteixen les dades del bimestre s'han de contextualitzar pel fort creixement que ha registrat al llarg de l'any. El mateix es pot dir de les vendes, i especialment de les exportacions. Contràriament, ni el volum d'ocupació ni la capacitat productiva utilitzada no acaben de respondre a aquest augment general del volum d'activitat.

On sí hi ha una major coincidència és a l'hora de valorar els resultats de la situació de la cartera de comandes. En aquest cas, malgrat que la valoració del bimestre és menys positiva que l'obtinguda com a mitjana anual, és plenament consistent si es considera l'augment acumulat al llarg de l'any. L'evolució del període de treball assegurat i de la capacitat productiva utilitzada, a més del volum d'estocs acumulats, apunta a un augment de la producció per avançar-se al previsible augment de la demanda. Les previsions de vendes segons les empreses enquestades foren molt elevades durant el primer semestre de l'any.

Automoció

(dades provincials)

		1996	1997					
		nv-ds	gn-fb	mç-ab	mg-jn	jl-ag	st-oc	nv-ds
A) Resultats del bimestre observat comparats amb l'anterior (%)								
1) Producció	Igual	10	10	9	11	4	9	9
	Saldo	–75	41	52	51	–67	46	–78
2) Nombre de persones ocupades	Variació en %	0,68	0,31	–0,30	2,89	0,21	–2,71	–0,16
3) Vendes totals	Igual	5	10	9	7	58	27	9
	Saldo	38	41	52	55	16	–45	–78
4) Vendes en el mercat interior	Igual	11	8	18	12	14	31	10
	Saldo	34	35	39	47	41	–42	–79
5) Vendes en el mercat exterior	Igual	63	10	14	11	4	9	9
	Saldo	–20	41	48	58	48	–27	–82
6) Preus de venda	Igual	100	14	40	96	97	42	100
	Saldo	0	65	45	–4	–3	56	0
B) Situació al final del bimestre (%)								
7) Cartera de comandes	Normal	85	16	19	14	16	12	15
	Saldo	2	72	80	81	81	87	85
8) Període de treball assegurat amb l'actual cartera de comandes	Dies	88	88	110	95	94	93	96
C) Capacitat productiva utilitzada (%)		83,9	84,8	85,7	86,3	88,9	88,3	86,2



Com en el sector de Maquinària i material elèctric, els resultats de l'Automoció i altre material de transport corresponents al darrer bimestre no acaben de reflectir la conjuntura del sector, si bé les raons que expliquen aquesta divergència són ben diferents. Per valorar correctament els saldos negatius de les respostes referides a l'evolució de les vendes durant el darrer bimestre de l'any s'han de tenir presents dos fets: l'explosiva evolució de la cartera de comandes i la constant expansió de la xifra de vendes al llarg de tot l'any.

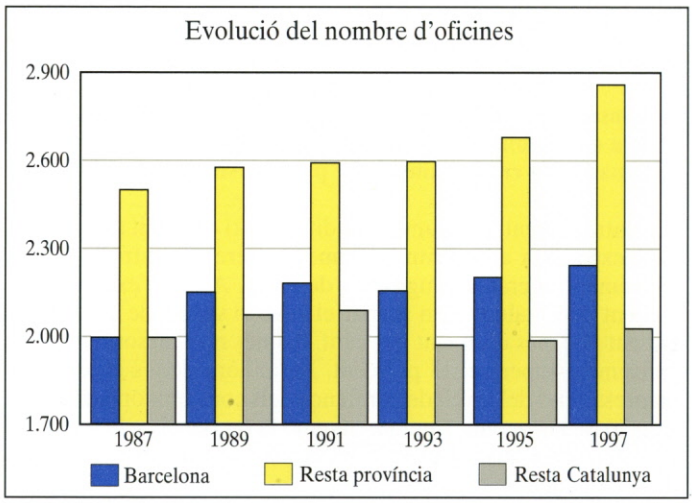
El fet que en començar l'any el volum d'estocs de productes acabats ja estigués sota mínins i que un nombre significatiu d'empreses tinguessin poc marge de maniobra quant a poder augmentar la seva capacitat productiva, ha moderat el ritme de creixement de les vendes. No és estrany doncs, la situació excedentària de la cartera de comandes a final del 1997, que assegura càrrega de treball per la majoria de les empreses del sector fins a mitjan d'any com a mínim.

II. Finances

Nombre d'oficines				(30 setembre 1997)
Àmbit territorial	**Total**	**Banca**	**Caixes d'estalvis**	**Cooper. de crèdit**
Barcelona	2.236	1.011	1.202	23
Resta província	2.836	1.134	1.684	18
Resta Catalunya	2.034	858	1.158	18
Total Catalunya	7.106	3.003	4.044	59
Madrid	2.840	1.875	948	17
Resta província	1.398	791	598	9
Total Espanya	37.619	17.571	16.627	3.421

Font (per a totes les taules i gràfics d'aquest apartat): Banco de España. Boletín estadístico.

Variació (%) 30 st 97/30 st 96	**Total**	**Banca**	**Caixes**	**Cooper.**
Barcelona	1,3	–4,5	5,4	155,6
Catalunya	2,2	–2,2	4,9	96,7
Espanya	2,1	–1,0	5,3	4,0



El major ritme de creixement de la xarxa d'oficines bancàries fora de Barcelona és una tendència necessària per intentar millorar mínimament els nivells de dotació d'oficines per 1.000 habitants existents a la major part del país.

Durant el tercer trimestre de 1997, l'obertura de noves oficines del sistema financer a Catalunya ha mantingut la tendència lleument expansiva del primer semestre. Un creixement global de l'ordre del dos per cent, resultat de la tradicional política expansiva de les caixes —amb una taxa de creixement propera al cinc per cent— i un retrocés del nombre d'oficines dels bancs superior al dos per cent.

Dipòsits i crèdits				(milers de milions de ptes.)
Àmbit territorial	**31 des. 94**	**31 des. 95**	**31 des. 96**	**30 set. 97**
	Dipòsits del sector privat en el sistema bancari			
Prov. Barcelona	9.354	10.092	10.892	10.761
Resta Catalunya	2.070	2.233	2.299	2.320
Total Catalunya	11.425	12.325	13.191	13.081
Prov. Madrid	11.519	13.943	14.829	15.673
Total Espanya	53.617	60.096	63.237	64.199
	Crèdits del sistema bancari al sector privat			
Prov. Barcelona	6.410	6.935	7.525	8.312
Resta Catalunya	1.536	1.646	1.748	1.882
Total Catalunya	7.946	8.581	9.273	10.194
Prov. Madrid	10.882	11.605	12.551	13.634
Total Espanya	41.178	43.920	48.257	53.041

Variació (%)	**30 set. 97/ 30 juny 97**	**30 set. 97/ 30 set. 96**	**31 des. 96/ 31 des. 95**
	Dipòsits		
Prov. Barcelona	–2,7	2,0	7,9
Total Catalunya	–2,2	1,6	7,0
Total Espanya	–0,0	4,0	5,2
	Crèdits		
Prov. Barcelona	2,8	13,6	8,5
Total Catalunya	2,5	13,1	8,1
Total Espanya	3,5	14,0	9,9

A diferència de periodes anteriors, durant el tercer trimestre de 1997 el creixement s'ha concentrat fora de la ciutat de Barcelona. Mentre que a la resta del territori la implantació de noves oficines d'atenció al públic —bàsicament per part de les caixes— consolidava el ritme de creixement del primer semestre —prop d'un 2,5 per cent—, a Barcelona, el tancament d'unes poques oficines bancàries era suficient per estroncar el dinamisme del primer semestre i la taxa de creixement anual es reduïa fins a un 1,3 per cent.

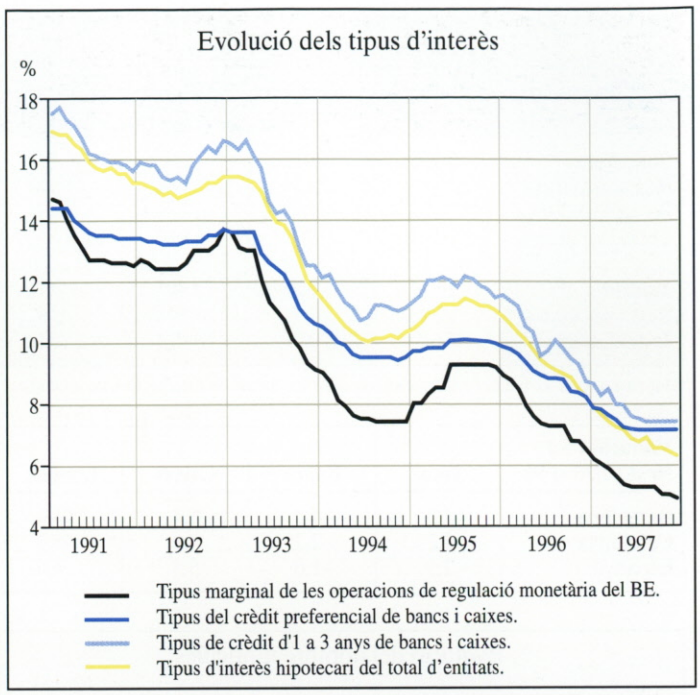
Si s'observa aquesta situació amb una certa perspectiva, l'evolució a nivell de Catalunya s'insereix com un esglaó més en el procés de consolidació de la posició dominant de les caixes, que en els darrers deu anys han passat de representar poc més del 50 per cent a un 57 per cent del total d'oficines del sistema creditici implantades a Catalunya. Un guany de pes relatiu que adquireix més significació si hom té en compte que mentre que el nombre d'oficines de bancs actualment en servei a Catalunya és pràcticament el mateix que l'existent ara fa deu anys, el d'oficines de les caixes és un vint per cent superior.

Crèdit del sistema bancari a les famílies. Classificació segons finalitats. Espanya (Milers de milions de ptes.)

Període	Total	Inversió immobiliària	Consum de béns duradors	Altres aplicacions
31 des. 85	2.655	1.409	406	840
31 des. 86	3.280	1.721	559	1.001
31 des. 87	4.242	1.991	782	1.469
31 des. 88	5.558	2.496	1.013	2.050
31 des. 89	7.001	3.179	1.282	2.540
31 des. 90	7.862	3.983	1.431	2.453
31 des. 91	8.931	4.948	1.510	2.473
31 des. 92	10.119	5.925	1.419	2.775
31 des. 93	11.879	7.283	1.393	3.203
31 des. 94	14.699	10.159	1.472	3.068
31 març 95	14.992	10.389	1.442	3.162
30 juny 95	15.636	10.817	1.479	3.341
30 set. 95	15.955	11.056	1.549	3.351
31 des. 95	16.389	11.456	1.561	3.372
31 març 96	16.548	11.726	1.358	3.284
30 juny 96	17.259	12.207	1.609	3.443
30 set. 96	17.605	12.586	1.623	3.396
31 des. 96	18.180	13.014	1.654	3.512
31 març 97	18.649	13.462	1.689	3.498
30 juny 97	19.637	14.234	1.783	3.620
30 set. 97	20.442	14.995	1.868	3.579

Variació (%)	Total	Inversió immobiliària	Consum
30 set. 1997/30 juny 1997	4,1	5,3	4,8
30 set. 1997/30 set. 1996	16,1	19,1	15,1
31 des. 1996/31 des. 1995	10,9	13,6	6,0

Vista l'evolució dels dipòsits i crèdits al sistema bancari de Catalunya, sembla que el moderat creixement del nombre d'oficines només es justifica per l'augment del volum de crèdit concedit al sector privat. El creixement dels dipòsits del sector privat en el sistema bancari català en començar el darrer trimestre de l'any ni tan sols arriba al dos per cent, la meitat que al conjunt d'Espanya i poc més d'una cinquena part del ritme de creixement del 1996. Una tendència perfectament congruent amb el descens de la remuneració que han registrat aquestes modalitats de col·locacions. És possible que a final d'any el volum de dipòsits sigui fins i tot inferior al d'un any abans.



La consistència de la represa de la demanda interna, juntament amb la disponibilitat de recursos a preu assequible, ha esperonat la demanda de crèdit bancari per part del sector privat.

Contràriament, el volum de crèdit bancari concedit al sector privat s'expandeix a bon ritme. Trimestre rere trimestre la taxa de creixement interanual augmenta de valor. A tall d'exemple i pel conjunt de Catalunya, en acabar el 1996 el volum de crèdit havia crescut poc més d'un vuit per cent. Només nou mesos després, el creixement supera el 13 per cent. La millora de les expectatives empresarials i del nivell de confiança dels consumidors davant l'evolució de l'economia, juntament amb la tendència a la baixa dels tipus d'interès, són algunes de les raons que expliquen l'augment de la demanda de crèdit bancari.

Crèdit del sistema bancari als sectors productius. Espanya

(Milers de milions de ptes.)

Període	Total	Indústria	Construcció	Total Serveis	Comerç i reparacions	Hosteleria i restauració	Transp., comun. i serveis logístics	Activitats immob.	Altres serveis
31 des. 85	11.216	6.263	1.108	3.336	1.332	161		433	
31 des. 86	11.745	6.240	1.149	3.792	1.515	219	482	460	892
31 des. 87	12.974	6.419	1.338	4.574	1.768	289	519	534	1.151
31 des. 88	14.457	6.441	1.706	5.529	2.133	355	604	606	1.387
31 des. 89	16.832	6.975	2.277	6.734	2.581	446	855	841	1.359
31 des. 90	18.745	7.461	2.827	7.515	2.735	506	951	1.174	1.544
31 des. 91	22.236	8.585	3.485	9.163	3.247	663	1.253	1.408	1.952
31 des. 92	23.751	8.933	3.980	9.668	3.395	735	1.255	1.469	2.171
31 des. 93	23.196	8.261	3.852	10.188	3.397	740	1.195	1.495	2.666
31 des. 94	23.703	8.021	3.571	11.195	3.268	748	1.409	1.756	3.179
31 març 95	23.706	8.027	3.488	11.261	3.269	770	1.405	1.906	3.058
30 juny 95	24.070	7.949	3.509	11.675	3.364	783	1.444	1.977	3.165
30 set. 95	24.297	8.132	3.595	11.623	3.362	757	1.385	1.998	3.260
31 des. 95	24,862	8.365	3.623	11.919	3.488	788	1.517	2.009	3.224
31 març 96	24.751	8.168	3.611	11.975	3.496	821	1.527	2.072	3.095
30 juny 96	25.267	8.207	3.717	12.326	3.626	832	1.534	2.040	3.292
30 set. 96	25.398	7.598	3.753	13.026	3.560	806	1.537	2.077	3.442
31 des. 96	26.259	7.976	3.743	13,509	3.457	836	1.443	2.287	3.508
31 març 97	27.053	8.024	3.775	14.235	3.538	878	1.522	2.341	3.508
30 juny 97	27.694	7.994	3.818	14.784	3.736	930	1.646	2.397	3.638
30 set. 97	28.581	8.394	3.863	15.195	3.763	931	1.694	2.502	3.847

Nota: La columna de Total inclou el crèdit concedit al sector Primari i la de Total Serveis, el concedit a societats d'intermediació financera (excepte entitats de crèdit).

Variació (%)	Total	Indústria	Construcció	Serveis
30 set. 1997/30 juny 1997	3,2	5,0	1,2	2,8
30 set. 1997/30 set. 1996	12,5	10,5	2,9	16,7
31 des. 1996/31 des. 1995	5,6	–4,7	3,3	13,3

La distribució d'aquests recursos crediticis segons agents i finalitats manté la tònica del primer semestre, amb la lògica accentuació que ja s'ha detectat. Així, continua a l'alça el creixent protagonisme de les famílies com a clients d'actiu del sistema creditici. No cal dir que gràcies al dinamisme de la inversió immobiliària. Sense perdre de vista però, la sensible recuperació de la demanda de crèdit per a consum, que si bé en termes de recursos compromesos es manté en un segon pla molt allunyat dels volums que mou l'hipotecari, la tendència és que les taxes de creixement s'equiparin en pocs mesos.

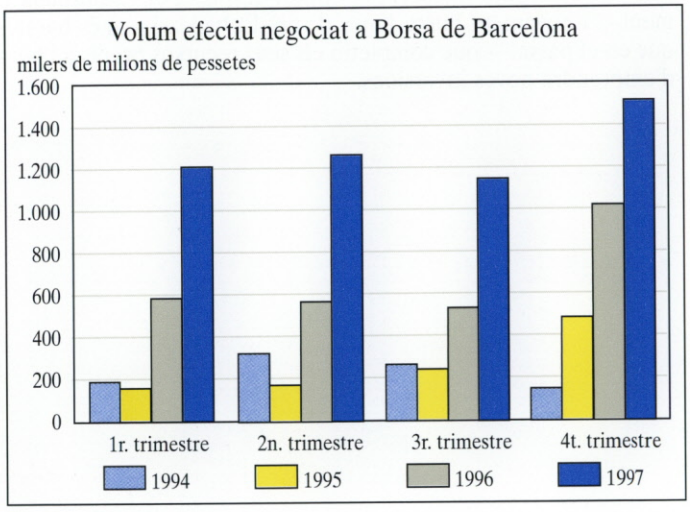
Pel que fa a la demanda de crèdit bancari per part dels sectors productius, l'evolució del tercer trimestre de 1997 presenta, a banda del dinamisme general, alguna singularitat a destacar com ara la disparitat de creixements entre sectors. Així, mentre el conjunt dels serveis es reafirma un any més com el principal destinatari d'aquests fluxos de capital —no s'ha d'oblidar que alguns dels seus subsectors són dels més dinàmics de l'economia i suporten una gran rotació d'empreses— la indústria ha canviat el signe negatiu dels darrers quatre anys —immersa primer en un procés de depuració de càrregues financeres i optant després per l'autofinançament— i novament busca línies de crèdit bancari —més barates que en el passat— que completin els seus recursos propis a l'hora d'emprendre noves inversions.

Volum efectiu negociat a les borses de comerç

Període	Milers de milions de ptes.		Núm. índex (1986 = 100)	
	Barcelona	Madrid	Barcelona	Madrid
1985	118,3	699,1	32,5	31,4
1986	364,1	2.226,5	100,–	100,–
1987	791,1	3.918,0	217,3	176,0
1988	592,8	2.587,2	162,8	116,2
1989	550,6	4.022,7	151,2	180,7
1990	530,1	4.130,6	145,6	185,5
1991	574,3	4.206,0	157,7	188,9
1992	466,7	4.497,7	128,2	202,0
1993	497,9	7.287,1	136,7	327,3
1994	943,5	11.798,2	259,1	529,9
1995	1.098,6	10.924,1	301,7	490,6
1r. tr.	168,3	2.575,6		
2n. tr.	176,6	2.604,0		
3r. tr.	259,1	2.542,2		
4t. tr.	494,6	3.202,3		
1996	2.703,9	19.459,5	742,6	874,0
1r. tr.	582,1	5.968,0		
2n. tr.	565,1	6.245,0		
3r. tr.	540,6	3.228,0		
4t. tr.	1.016,2	4.018,5		
1997	5.174,3	24.545,1	1.421,1	1.102,4
1r. tr.	1.210,7	5.803,1		
2n. tr.	1.284,2	6.117,8		
3r. tr.	1.162,6	5.539,6		
4t. tr.	1.516,9	7.084,6		

Font: Borsa de Barcelona. Dades facilitades pel Departament d'Estadística de l'Ajuntament de Barcelona. Borsa de Madrid, revista mensual, diversos números.

Variació (%)	Barcelona	Madrid
4t. tr. 1997/4t. tr. 1996	49,3	76,3
1997/1996	91,4	26,1



Contractació al MEFF (Renda Fixa i Variable)

Període	Contractes		Total Nominal (bilions Ptes.)
	Total	Mitjana diària	
1990	272.482	1.282	2,88
1991	1.082.484	4.347	15,41
1992	6.823.433	27.294	22,72
1993	20.311.100	81.244	85,94
1994	51.100.064	206.883	209,45
1995	52.786.952	214.581	236,70
1996	62.765.553	250.681	404,69
1r. tr.	16.977.257	269.480	100,57
2n. tr.	14.173.341	236.222	94,86
3r. tr.	14.631.662	225.102	101,22
4t. tr.	16.993.288	269.735	108.02
1997	35.534.877	142.710	580,73
1r. tr.	9.010.496	150.175	149,86
2n. tr.	9.943.378	160.377	152,34
3r. tr.	8.494.133	134.828	141,53
4t. tr.	8.086.870	126.357	136,99

Font: MEFF.

L'excel·lent any borsari que ha estat el 1997, s'ha vist parcialment deslluït durant el darrer trimestre per la crisi asiàtica i el seu impacte sobre la Borsa de Nova York.

Quant a cotitzacions, el darrer trimestre de 1997 ha estat el més volàtil dels darrers anys. Després de començar en màxims històrics, el clima enrarit d'una crisi financera a l'Extrem Orient que s'anava estenent a la majoria de països de l'àrea i finalment es deixava notar al mercat americà, va provocar una davallada d'aproximadament un 15 per cent en els índexs del mercat espanyol de renda variable. Una pèrdua que a final d'any pràcticament s'havia eixugat i permetia tancar l'any amb una revalorització de les cotitzacions de l'ordre del 40 per cent.

Com a conseqüència de la crisi borsària i dels fluxos de vendes que segueixen a tot procés de privatització d'alguna gran empresa pública, el volum efectiu de contractació d'accions assolit durant l'octubre va ser el més elevat fins aleshores. Els gairebé 5,2 bilions de pessetes negociades a la borsa de Barcelona durant el 1997 representen un augment superior al 90 per cent en relació amb l'any anterior. A la borsa de Madrid, aquest creixement s'ha limitat a un 26 per cent, bàsicament com a conseqüència del descens de contractació de títols de renda fixa. Un segment del mercat que a Barcelona ha afegit volum de contractació i que permet continuar guanyant quota de mercat.

Les bones expectatives sobre l'evolució a la baixa del preu del diner, afegides a la manca d'alternatives pel petit i mitjà inversor, ha abocat nous capitals sobre el mercat borsari. Aquesta persistent afluència de capitals, tot i la revalorització acumulada, en un mercat relativament reduït com l'espanyol, ha moderat la realització de beneficis, afavorint encara més l'augment de preus dels actius negociats.

III. Consum, comerç i preus

Evolució del parc automobilístic* (prov. de Barcelona)			
Període	**Matriculacions**	**Baixes**	**Saldo**
1985	114.077	n.d.	n.d.
1986	138.468	46.572	91.896
1987	184.284	59.119	125.239
1988	215.631	78.322	137.309
1989	236.902	86.619	150.283
1990	204.151	64.695	139.456
1991	185.902	61.557	124.345
1992	192.843	79.213	113.630
1993	136.146	78.194	57.952
1994	152.956	88.085	64.904
1995	146.294	72.041	74.253
1r. tr.	37.843	19.906	17.937
2n. tr.	42.289	16.446	22.843
3r. tr.	30.044	10.864	19.180
4t. tr.	36.118	21.825	14.293
1996	158.475	64.536	93.939
1r. tr.	38.188	14.976	23.212
2n. tr.	39.895	14.203	25.692
3r. tr.	36.100	12.591	23.519
4t. tr.	44.282	22.766	21.516
1997	183.053	76.683	106.370
1r. tr.	44.315	15.412	28.903
2n. tr.	41.873	18.929	22.944
3r. tr.	44.254	16.962	27.292
4t. tr.	52.611	25.380	27.231

* Exclosos ciclomotors.

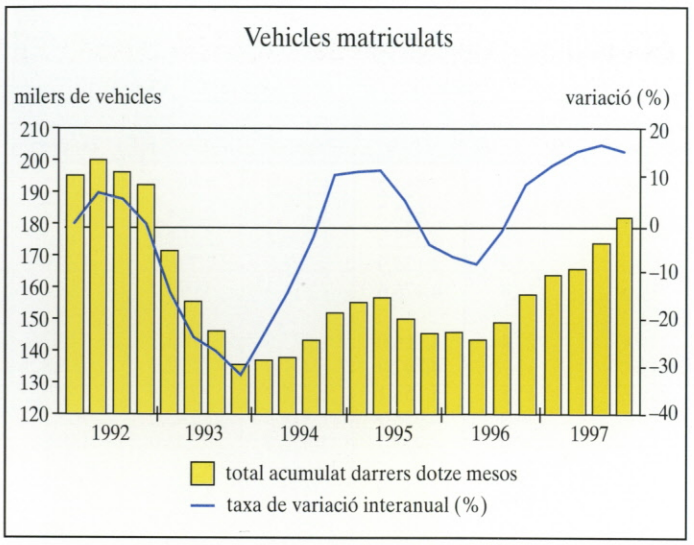
Font: Prefectura Provincial de Trànsit de Barcelona. Les dades de matriculacions anteriors al 1988 provenen del Boletín de Estadística y Coyuntura (COCINB).

Variació	Matriculacions	Baixes	Saldo
4t. tr. 1997/4t. tr. 1996	18,8	11,5	26,6
1r. sem. 1997/1r. sem. 1996	10,4	17,7	6,0
1997/1996	15,5	18,8	13,2
1996/1995	8,3	–10,4	26,5

El dinamisme del consum intern es veu clarament reflectit en les matriculacions i en l'augment de parc de vehicles provincial en més de 100.000 unitats.

El 1997 ha estat l'any de confirmació de la nova tendència expansiva de les matriculacions de vehicles que ja s'inicià amb decisió l'any anterior. Així, a la província de Barcelona s'han arribat a matricular més de 183.000 vehicles, amb un augment del 15,5 per cent sobre el 1996.

Els factors que han animat els consumidors a comprar un nou vehicle —o a adquirir-ne un per primera vegada— són els ja coneguts i que darrerament s'han accentuat: d'entrada, un augment del poder adquisitiu del potencial comprador per la reducció del tipus d'interès i per l'augment dels nivells d'ocupació. En segon lloc, la sensible millora de les expectatives a mitjà termini, molt condicionades des del punt de vista de les famílies per la possibilitat-certesa de mantenir o accedir a un lloc de treball relativament estable. Tot plegat, a més, afavorit pel Pla Prever per a aquelles persones que canviïn el seu turisme de més de 10 anys d'antiguitat o per a aquelles empreses que facin el mateix amb els seus vehicles industrials.



Gran part d'aquest increment de les matriculacions, però, no es deu als turismes, sinó als vehicles de dues rodes. Així com el segment dels ciclomotors —no contemplats en aquestes dades— ja va mostrar signes de represa de dinamisme l'any anterior, no ha estat fins aquest 1997 que la matriculació de motocicletes no ha presentat taxes positives. En aquest cas, a banda de les raons que hem esmentat abans, les matriculacions s'han vist afavorides pel canvi de fiscalitat de les motocicletes fins a 250 cc.

Paral·lelament a l'auge de les matriculacions, el nombre de vehicles donats de baixa a la província també ha estat força més elevat que l'any anterior —aquí s'han notat els efectes del Pla Prever—, però alhora han estat relativament pocs, i el parc de vehicles a la província ha augmentat en més de 106.000 unitats, aproximadament un quatre per cent.

De fet, l'augment net del nombre de vehicles és una constant, independentment dels períodes de creixement o de recessió. Recordem, per exemple, que l'any 1993, en plena crisi i amb una davallada del quasi el 30 per cent en les matriculacions, el parc va incrementar-se de 58.000 vehicles, i en els vuit anys que portem de la dècada, hi ha 775.000 vehicles més a la província, molts dels quals corresponen a un segon vehicle familiar o a motocicletes —sovint matriculats al lloc de la segona residència— i que no deixa de ser un símptoma del nivell de renda assolit.

Consum d'electricitat

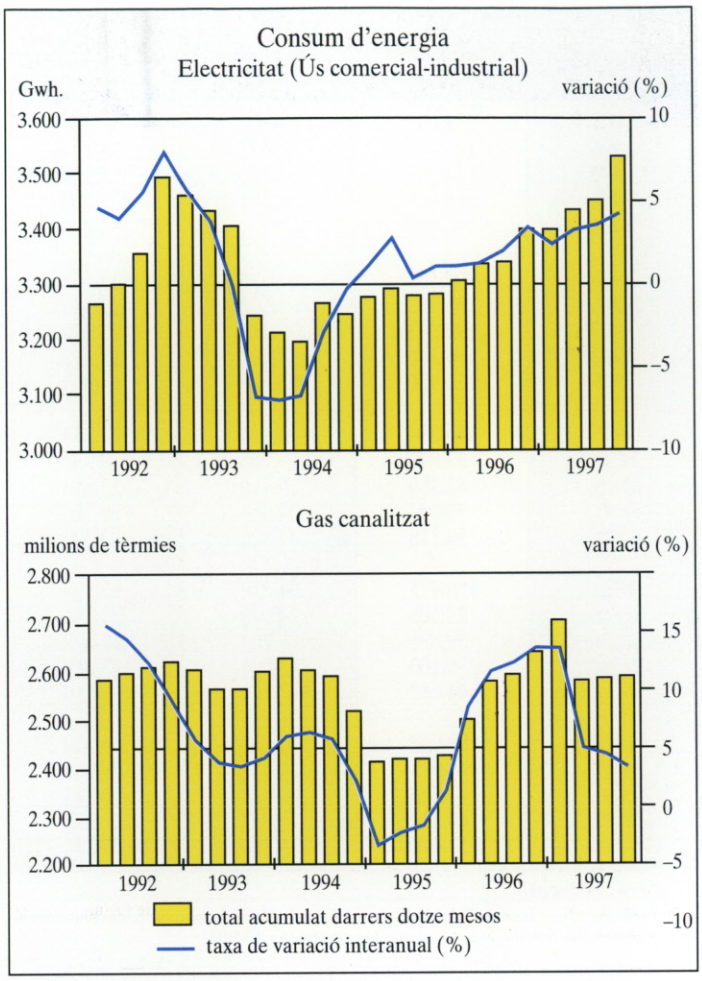
Període	Total		Estructura d'usos (Gwh)		
	Num. índex 1985 = 100	Gwh	Domèstic	Comercial i industrial	Tracció
1985	100,–	3.544,2	1.113,3	2.297,7	133,2
1986	102,2	3.622,7	1.175,2	2.318,3	129,2
1987	113,6	4.025,5	1.276,4	2.602,8	146,3
1988	117,8	4.174,9	1.262,6	2.776,4	135,9
1989	126,3	4.476,6	1.314,3	3.023,9	138,4
1990	127,4	4.516,0	1.273,5	3.093,3	149,2
1991	135,2	4.792,9	1.431,0	3.222,0	139,8
1992	145,5	5.158,1	1.524,2	3.480,8	153,0
1993	139,9	4.958,9	1.548,9	3.245,9	163,7
1994	138,9	4.922,7	1.522,9	3.241,0	158,8
1995	142,0	5.031,2	1.577,8	3.280,9	172,5
1r. tr.		1.288,7	431,9	813,6	42,2
2n. tr.		1.248,6	404,3	799,9	44,4
3r. tr.		1.265,0	358,6	863,2	43,3
4t. tr.		1.222,1	375,4	804,1	42,6
1996	146,4	5.189,3	1.631,8	3.389,1	168,4
1r. tr.		1.332,4	449,5	841,5	41,4
2n. tr.		1.294,7	430,0	821,8	42,9
3r. tr.		1.274,2	360,0	872,5	41,7
4t. tr.		1.288,0	392,3	853,4	42,4
1997	151,2	5.360,0	1.663,6	3.533,0	163,4
1r. tr.		1.354,8	475,2	840,2	39,5
2n. tr.		1.324,4	420,4	866,2	37,8
3r. tr.		1.307,2	366,7	898,8	41,7
4t. tr.		1.373,6	401,3	927,9	44,4

Font: Dades d'ENHER, FECSA i HECSA recollides i facilitades pel Departament d'Estadística de l'Ajuntament de Barcelona. Elaboració pròpia.

Variació (%)	Consum total	Domèstic	Comercial i industrial	Tracció
4t. tr. 1997/4t. tr. 1996	6,6	2,3	8,7	4,9
1r. sem. 1997/1r. sem. 1996	2,0	1,9	2,6	–8,3
1997/1996	3,3	1,9	4,2	–3,0
1996/1995	3,1	3,4	3,3	–2,4

L'expansió del consum domèstic, conjuntament amb la continuïtat del creixement de l'activitat industrial i comercial, es palesen en l'evolució del consum energètic de 1997.

Les dades de 1997 relatives al consum energètic a la ciutat mostren dues tendències que poden semblar contradictòries: el consum elèctric augmenta en relació amb l'any anterior d'un 3,3 per cent, mentre que el consum de gas canalitzat disminueix d'un 1,8 per cent.



De fet, podem esgrimir tres factors que explicarien aquesta aparent contradicció. En primer lloc, el factor climàtic, que sovint ens veiem obligats a mencionar: quan un hivern fred ve seguit d'un de temperat, el consum de gas se'n ressent fortament a la baixa, així com l'elèctric per a usos domèstics i, en molta menys mesura, el destinat a usos comercials i industrials. Tanmateix, l'augment del nombre de llars i el major equipament en tot tipus d'electrodomèstics fa que el consum elèctric sigui estructuralment alcista i no sofreixi tantes variacions estacionals com el de gas.

Consum de gas canalitzat

Període	Milions de tèrmies	Núm. índex 1985 = 100	Consum/hab. (tèrmies)
1985	2.024,4	100,–	1.150,1
1986	1.967,8	97,2	1.125,4
1987	2.083,6	102,9	1.203,4
1988	2.047,2	103,1	1,197,3
1989	2.141,9	105,8	1.269,3
1990	2.188,9	108,1	1.316,1
1991	2.525,4	124,7	1.539,6
1992	2.626,0	129,7	1.629,6
1993	2.602,5	128,6	1.641,1
1994	2.526,1	124,8	1.619,2
1995	2.436,0	120,3	1.587,5
1r. tr.	870,2		
2n. tr.	673,5		
3r. tr.	380,7		
4t. tr.	511,7		
1996	2.642,9	130,6	1.751,7
1r. tr.	935,4		
2n. tr.	754,4		
3r. tr.	397,5		
4t. tr.	555,5		
1997	2.594,3	128,1	1.719,4
1r. tr.	1.003,4		
2n. tr.	626,0		
3r. tr.	402,0		
4t. tr.	562,8		

Font: Gas Natural, S.A. Dades recollides pel Departament d'Estadística de l'Ajuntament de Barcelona. Elaboració pròpia.

Variació (%)	Gas canalitzat
4t. tr. 1997/4t. tr. 1996	1,3
1r. sem. 1997/1r. sem. 1996	–3,6
1997/1996	–1,8
1996/1995	8,5

En segon lloc, un factor purament estadístic que pal·lia la disminució del consum de gas al 1997: si l'analitzem per trimestres, es van donar increments interanuals en tots ells excepte en el segon, en què es registrà una disminució del 17 per cent sobre el mateix trimestre de 1996. Però és que també aquesta disminució compensava un excepcional augment del dotze per cent. Tot plegat, per un pur efecte de compensació, força clarament el conjunt a la baixa.

En canvi, i en tercer lloc, si fem un cop d'ull al consum elèctric per a usos comercials i industrials, o fins i tot al d'aigua, és quan apreciem el que ha estat veritablement la marxa de l'activitat econòmica de la ciutat: un creixement del 4,2 per cent en el consum elèctric de tot l'any en relació amb l'anterior —creixement que s'ha anat accelerant al segon semestre i en especial a final d'any— amb el manteniment d'uns nivells de producció industrial molt elevats —de fet, en les enquestes industrials, moltes empreses manifesten que estan produint al màxim de la capacitat— i que arriben a mostrar creixements superiors al vuit per cent. Fins i tot el consum d'aigua destinat a comerç i indústria registra augments elevats, que també s'accentuen als últims mesos de l'any.

Consum d'aigua

Període	Total		Estructura d'usos (hm³)		
	Núm. índex 1985 = 100	hm³	Domèstic	Comercial i industrial	Altres
1985	100,–	138,9	78,6	47,2	13,1
1986	98,7	137,1	80,0	44,6	12,5
1987	99,4	138,1	80,0	45,2	12,8
1988	101,2	140,5	82,0	46,0	12,5
1989	105,1	146,0	83,5	49,6	12,9
1990	100,1	139,0	81,4	46,0	11,6
1991	99,4	138,1	81,7	44,2	12,2
1992	94,9	131,8	79,9	40,8	11,0
1993	89,1	123,7	76,9	35,7	11,1
1994	87,0	120,9	76,2	34,6	10,2
1995	85,9	119,3	75,7	33,4	10,2
1r. tr.		29,3	19,4	7,8	2,1
2n. tr.		30,8	19,7	8,4	2,6
3r. tr.		30,2	18,7	8,7	2,8
4t. tr.		29,1	17,9	8,6	2,7
1996	83,3	115,7	74,3	32,7	8,7
1r. tr.		28,3	19,0	7,4	1,9
2n. tr.		28,7	18,9	7,9	1,9
3r. tr.		30,2	18,8	8,8	2,5
4t. tr.		28,5	17,6	8,6	2,4
1997	83,7	116,2	74,8	33,4	8,0
1r. tr.		28,4	19,2	7,4	1,8
2n. tr.		29,7	19,6	8,0	2,1
3r. tr.		30,0	18,5	9,0	2,4
4t. tr.		28,2	17,5	8,9	1,7

Font: Societat General d'Aigües de Barcelona, SA. Dades recollides i facilitades pel Departament d'Estadística de l'Ajuntament de Barcelona.

Variació (%)	Consum total	Domèstic	Comercial i industrial	Altres
4t. tr. 1997/4t. tr. 1996	–1,2	–0,3	4,4	–27,5
1r. sem. 1997/1r. sem. 1996	18,8	2,2	1,3	–0,1
1997/1996	0,4	0,7	2,3	–8,5
1996/1995	–3,0	–1,9	–2,3	–14,2

Finalment, el consum elèctric de tracció es veu alterat pels dies de vaga del metro que hi hagué durant la primavera, tot i que —no ho oblidem— cada cop s'investiga més en una racionalització del consum i en l'ús de materials lleugers i tecnologies que permetin una major eficiència del consum d'electricitat.

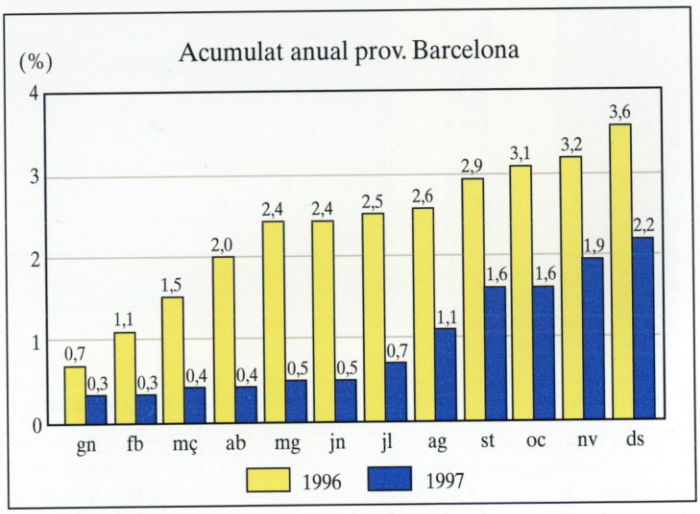
Índex general de preus de consum (1992 = 100)

(Prov. Barcelona/Espanya)

Any		Gener	Febrer	Març	Abril	Maig	Juny	Juliol	Agost	Set.	Oct.	Nov.	Des.
1992	B	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**102,2**
	E	98,6	99,2	99,6	99,5	99,7	99,7	100,0	101,0	101,8	101,9	101,9	102,2
1993	B	**103,2**	**103,2**	**103,7**	**104,2**	**104,5**	**104,9**	**105,2**	**105,7**	**106,4**	**106,9**	**107,1**	**107,5**
	E	103,2	103,2	103,6	104,0	104,3	104,6	105,0	105,6	106,2	106,6	106,8	107,3
1994	B	**108,7**	**108,5**	**108,9**	**108,9**	**109,5**	**109,6**	**109,8**	**110,4**	**110,9**	**111,3**	**111,4**	**111,9**
	E	108,3	108,4	108,7	109,2	109,4	109,5	109,9	110,7	111,0	111,2	111,4	111,9
1995	B	**113,2**	**113,7**	**114,3**	**114,8**	**114,9**	**114,9**	**114,9**	**115,0**	**115,5**	**115,8**	**116,0**	**116,6**
	E	113,1	113,6	114,3	114,9	114,9	115,1	115,1	115,4	115,8	116,1	116,4	116,7
1996	B	**117,4**	**117,9**	**118,3**	**118,9**	**119,4**	**119,3**	**119,5**	**119,6**	**119,9**	**120,2**	**120,3**	**120,8**
	E	117,5	117,8	118,2	118,9	119,3	119,2	119,3	119,7	120,0	120,1	120,1	120,5
1997	B	**121,1**	**121,1**	**121,3**	**121,2**	**121,4**	**121,3**	**121,6**	**122,1**	**122,6**	**122,7**	**123,0**	**123,4**
	E	120,8	120,8	120,8	120,9	121,0	121,0	121,3	121,8	122,4	122,4	122,6	122,9

Nota: Les dades dels últims tres mesos són provisionals. Font: INE.

Variació (%)	des. 97/set. 97	des. 97/des. 96	des. 96/des. 95
Prov. Barcelona	0,7	2,2	3,6
Catalunya	0,7	2,1	3,7
Espanya	0,4	2,0	3,2
– subjacent	0,3	2,0	3,0
Prov. Madrid	0,6	2,3	2,6
UE	0,2	2,0	2,2

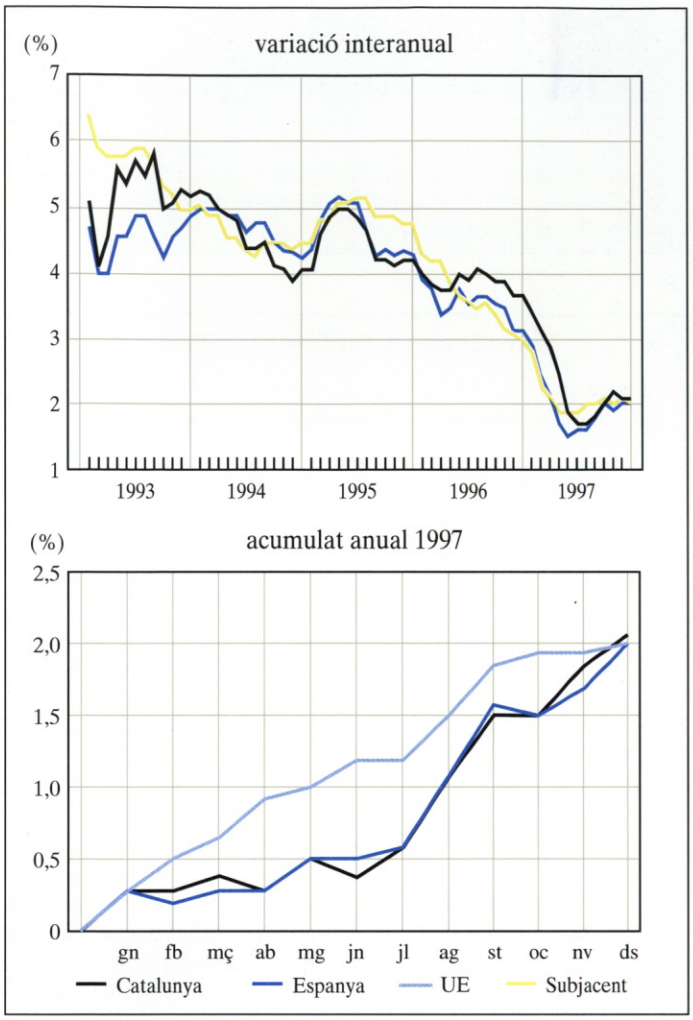


Després d'un primer semestre clarament a la baixa, els preus han repuntat lleugerament fins a estabilitzar la variació interanual al voltant del dos per cent.

El comportament dels preus al llarg del 1997 ha tingut una clara divisió entre el primer i el segon semestre. Si ho recordem breument, els primers mesos de l'any es van caracteritzar per una forta contenció de preus en tots els sectors, però també gràcies en bona part a una atípica disminució real del preus en els aliments. Un cop digerits aquests efectes —més acusats al conjunt d'Espanya que a Catalunya—, l'índex general de preus torna a resituar-se al voltant del dos per cent, fins i tot lleugerament per sota de les previsions corregides a mitjans d'any.

Aquesta homogeneïtzació dels preus en termes interanuals cap a final d'any —tot i les evidents divergències entre tipus de productes i serveis— ha estat la tònica tant a Espanya com a Catalunya o fins i tot a la província. De fet, tots tres àmbits territorials han acabat l'any amb un màxim de dues dècimes de diferència entre ells, quan al 1996 la diferència entre el més alt i el més baix fou de quatre dècimes. En definitiva, un comportament entre territoris cada cop més similar.

Paral·lelament a aquesta homogeneïtzació de tendències, la regularització dels preus en els aliments frescos —que han pujat a final d'any i han compensat la forta disminució dels primers mesos— i en l'energia —també al segon semestre s'han moderat els preus energètics a la baixa— ha permès que la inflació subjacent s'hagi homologat a la de l'índex general d'Espanya i també hagi tancat l'any en un dos per cent de variació interanual.

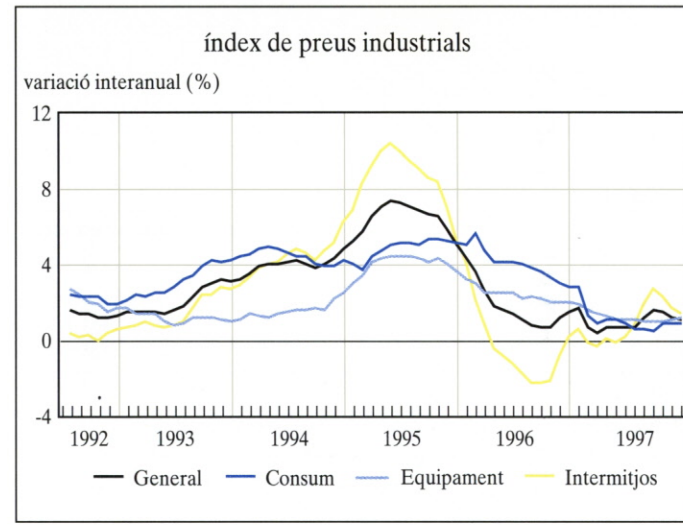


Val la pena mencionar que una inflació com la que s'ha registrat, per sota de les previsions, ha tingut efectes col·laterals importants, com ara la revisió de les pensions al novembre, el descens del tipus d'interès del Banc d'Espanya fins a mínims històrics —que va arribar al 4,75 per cent a final d'any— o la seguretat d'acomplir amb el criteri de convergència europea en matèria d'inflació.

Tanmateix, tot i la bondat d'aquestes dades, aquesta mateixa conjuntura econòmica ha propiciat que s'hagin registrat tensions alcistes moderades en habitatge, fomentades per un impuls de la demanda gràcies a una baixada sensible dels tipus d'interès hipotecari i a un augment de la capacitat d'estalvi de les rendes familiars. Amb tot, ara per ara l'impuls de la demanda interna no ha pressionat excessivament a l'alça els preus de la major part de productes i serveis.

IPC per components

	des. 97/set. 97	des. 97/des. 96	des. 96/des. 95
	Catalunya		
Alimentació	1,2	1,2	4,1
Vestit	1,3	2,4	2,1
Habitatge	1,5	3,7	4,6
Parament llar	0,3	1,2	4,5
Medicina	0,2	3,9	4,2
Transport	–0,2	1,2	3,5
Cultura	1,2	2,3	2,4
Altres	–0,8	3,6	3,6
Total	**0,7**	**2,1**	**3,7**
	Espanya		
Alimentació	0,8	1,5	2,9
Vestit	1,0	1,9	2,3
Habitatge	1,1	3,2	4,3
Parament llar	0,3	1,4	3,6
Medicina	0,2	3,0	3,7
Transport	–0,3	1,2	3,4
Cultura	0,8	1,7	2,3
Altres	–0,4	3,3	3,7
Total	**0,4**	**2,0**	**3,2**



En la mateixa línia de moderació s'han mogut els preus industrials, els quals, després d'uns mesos d'ajustament, convergeixen a final d'any a uns valors en termes interanuals inferiors a la inflació general, i mostren símptomes d'equilibri. Així, el conjunt dels preus industrials s'han reduït fins a un 0,9 per cent per al conjunt de l'any, gràcies a la moderació dels preus dels béns intermitjos, que tot i ésser els que presenten un increment de preus més elevat, són els que més han moderat la tendència als últims mesos de l'any.

Escombraries domiciliàries recollides			
Any	**Tones**	**Núm. índex**	**Kg/resident**
1985	462.700	100,–	262,9
1986	500.406	108,1	286,2
1987	542.221	117,2	313,2
1988	581.909	125,8	340,3
1989	604.896	130,7	358,5
1990	625.793	135,2	376,0
1991	656.371	141,9	400,2
1992	675.215	145,9	419,0
1993	666.388	144,0	420,2
1994	650.057	140,5	416,7
1995	622.585	134,6	405,7
1r. tr.	163.835		
2n. tr.	157.048		
3r. tr.	138.590		
4t. tr.	163.112		
1996	627.134	135,5	415,6
1r. tr.	162.569		
2n. tr.	159,357		
3r. tr.	139.388		
4t. tr.	165.820		
1997	635.803	137,4	421,4
1r. tr.	160.829		
2n. tr.	164.638		
3r. tr.	143.799		
4t. tr.	166.537		

Font: Dades facilitades per la U.O. de Neteja de l'Ajuntament de Barcelona i elaboració pròpia a partir de les dades poblacionals.

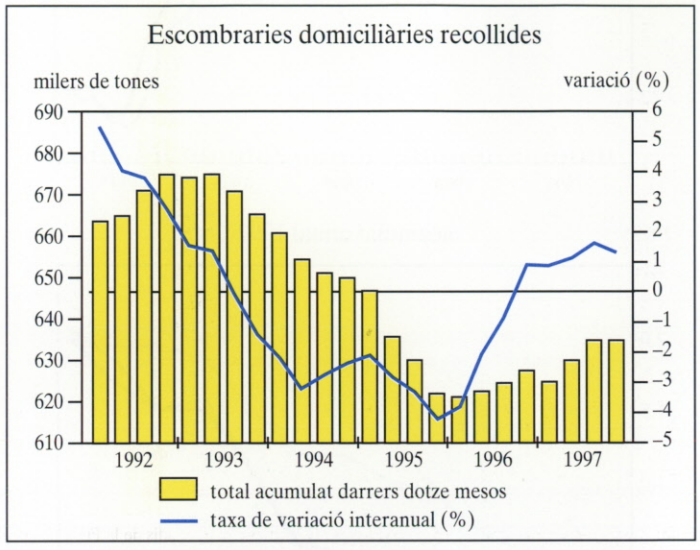
Variació (%)	Escom. Dom.	Recollida sel.
4t. tr. 1997/4t. tr. 1996	0,4	15,7
1r. sem. 1997/1r. sem. 1996	1,1	11,1
1997/1996	1,4	14,0
1996/1995	0,7	23,9

El dinamisme del consum privat i el manteniment del creixement de l'activitat productiva es veuen parcialment reflectits en l'augment del volum d'escombraries generades.

El volum d'escombraries generades al llarg del 1997 ha presentat pràcticament al llarg de tot l'any una variació positiva en relació amb l'any anterior. A part d'algunes oscil·lacions al primer trimestre ocasionades principalment per un efecte de calendari, el cert és que s'ha tancat l'any amb un augment de l'1,4 per cent, en aparença anecdòtic però que significa doblar el ritme de creixement del 1996.

Recollida selectiva (vidre, paper i envasos) (tones)					
Any	**1r. trim.**	**2n. trim.**	**3r. trim.**	**4t. trim.**	**Total**
1993	n. d.	n. d.	n. d	n. d	**13.311**
1994	4.060	3.920	3.517	4.104	**15.601**
1995	4.202	4.069	3.336	5.017	**16.625**
1996	5.121	5.088	4.529	5.858	**20.596**
1997	5.709	5.629	5.370	6.777	**23.485**

Nota: Envasos només inclosos a partir de 1995.



De fet, aquest increment és encara més rellevant si tenim en compte que d'altres elements d'ordre demogràfic i social atenuen la tendència a incrementar la generació d'escombraries en períodes de creixement econòmic. Per una banda, l'estancament i envelliment de la població resident, parcialment compensat per l'augment dels no residents que efectuen algun tipus d'activitat a la ciutat, ja sigui laboral com per estudis, lleure o compra i, per altra banda, la consciència cada cop més estesa en matèria de generació de residus es veu acompanyada per una fabricació d'envasos més petits i compactes en nombrosos productes. A més, l'inici de la política de deixalleries i de centres de recollida especial a tota l'àrea urbana potencia que alguns tipus d'escombraries que abans anaven a parar als contenidors verds ara vagin a aquests centres i per tant ja no es comptabilitzin com a «escombraries domiciliàries».

El seguiment de la recollida selectiva dóna, a més de reflectir indirectament el ritme de l'activitat econòmica i del consum privat, una lectura del grau de consciència dels ciutadans sobre la necessitat de comptabilitzar creixement del benestar amb sostenibilitat. Com és prou sabut, no cessa de créixer any rere any, i aquest 1997 ja ha representat un modest 3,6 per cent del total d'escombraria domiciliària recollida, contra un 3,2 per cent d'un any abans.

Superfície contractada, nombre d'expositors i de visitants (2n. sem. 1997)

Saló	Periodicitat	Superfície contractada (m²)	Expositors directes			Expositors indirectes			Total visitants
			Nacionals	Estrangers	Total	Nacionals	Estrangers	Total	
Intibaño	Anual	3.980	71	8	79	0	0	0	16.015
NoviaEspaña	Anual	3.744	68	13	81	0	0	0	9.914
Barnajoya/Novajoia	Anual	8.070	317	70	387	51	81	132	13.454
Expohogar	Anual	21.292	616	26	642	64	457	521	31.421
Es Moda	Bianual	288	41	0	41	0	0	0	7.806
Mediterráneo JASS Wear	Bianual	3.477	72	11	83	0	0	0	14.197
Esp. Gaudí Diseñadores	Bianual	922	30	1	31	0	0	0	4.270
Eurotextil	Anual	1.665	97	18	115	0	0	0	4.449
Equus Catalonia	—	13.145	209	13	222	457	72	529	94.702
Sonimagfoto	Biennal	11.403	129	4	133	26	263	289	104.779
Barcelona Meeting Point	—	8.000	210	90	300	0	0	0	54.860
Caravaning	Anual	14.645	—	—	96	0	0	0	40.094
Firelectric	Biennal	11.400	—	—	250	—	—	510	26.560
Saló de la Piscina	Biennal	9.032	127	56	183	20	68	88	10.946
Mercat Vehicles Ocasió	Anual	11.536	81	0	81	0	0	0	26.576
Sizoo	Biennal	7.469	137	35	172	37	132	169	12.618
Fira del Disc	Anual	8.100	210	114	324	0	0	0	31.000
Expominer	Anual	975	67	25	92	0	0	0	13.086
Auto Retro	Anual	10.000	140	21	161	0	0	0	27.100
Mercaseguro	Anual	1.386	59	0	59	0	0	0	4.070
Nivalia	Anual	1.377	65	37	102	213	145	358	16.780
Saló Nàutic Internacional	Anual	30.260	364	38	402	248	936	1.184	109.933
Total 2n. semestre		**182.166**	**3.110**	**580**	**4.036**	**1.116**	**2.154**	**3.780**	**674.630**
Total 1997		**555.905**	**8.179**	**1.410**	**10.085**	**3.485**	**6.361**	**10.458**	**2.556.442**

Font: Elaboració pròpia amb dades facilitades pel Departament d'Estudis de la Fira de Barcelona.
Nota: El total de visitants inclou els passis.

L'activitat firal del 1997 posa de manifest com les empreses aprofiten el creixement econòmic i els bons resultats per donar-se a conèixer en uns mercats que són alhora cada cop més internacionals i cada cop més especialitzats.

Les dades del conjunt de 1997 de Fira de Barcelona revelen, un any més, el creixement de l'activitat firal: hom pot destacar l'aparició de nous certàmens que es presenten per primer cop a Barcelona, com l'Expofuego i l'Equus Catalonia; de noves especialitzacions sorgides d'antics certàmens més genèrics o bé de salons específics però englobats en un marc temàtic. Serien els casos, per exemple, de BTA, que reuneix set salons alhora, tots ells lligats a la tecnologia alimentària, o el dels certàmens lligats al món de la moda i que tenen lloc durant els mateixos dies.

Paral·lelament a aquest fet —que per altra banda ja fa anys que es va produint—, una altra de les característiques és la compaginació en el calendari de salons complementaris i de celebració biennal. Seria el cas de l'alternança entre anys parells i senars dels dos Sonimag, de Rehabitec i Construmat i d'Alimentària amb el recent BTA. Així, es permet que una part de l'empresariat vinculat a un determinat sector es reuneixi com a mínim un cop l'any en un mateix lloc —una forma més de no perdre el pols en uns mercats que evolucionen ràpidament.

Per una banda, doncs, l'expansió pel cantó de l'especialització, i per l'altra, el propi creixement dels salons que podríem anomenar *clàssics*, i a través dels quals es copsa indirectament el moment actual de dinamisme econòmic que es viu a nivell internacional. A tall, d'exemple, Sonimag foto augmenta més d'un deu per cent tant el nombre d'expositors com la superfície en comparació amb l'edició anterior, o bé el Saló Nàutic Internacional que enguany augmenta un cinc per cent la superfície contractada i el nombre d'expositors en gairebé un 13 per cent, en comparació amb l'edició d'un any enrere.

Són dos casos que serveixen de marc de referència a la tònica general, tot i que cal tenir en compte les limitacions d'espai d'alguns certàmens i la tendència a ocupar estands de dimensions més aviat reduïdes o de compartir-los amb empreses d'un mateix grup o corporació internacional.

Finalment, recordar que, a banda del marc propi dels expositors, el conjunt de l'activitat firal és un gran generador de riquesa a la ciutat, especialment al sector hoteler, de restauració i de conjunt de serveis a les empreses, però també en el lleure, en els transports i en el comerç. No hem d'oblidar que, pel 1997, estem parlant d'un total del 56 certàmens que han aplegat més de 20.500 expositors i més de 2,5 milions de visitants.

IV. Transports, comunicacions i turisme

Tràfic de mercaderies pel port de Barcelona

Període	Total				Càrrega general		Líquids a doll		Dolls sòlids	
	Sortida	Entrada	Sortida	Entrada	Sortida	Entrada	Sortida	Entrada	Sortida	Entrada
	Núm. índex (1980 = 100)		milers de tones		milers de tones					
1986	104,8	106,7	6.650	10.693	3.475	2.113	374	5.641	2.801	2.939
1987	98,2	106,2	6.236	10.642	3.646	2.343	359	5.950	2.231	2.349
1988	96,7	118,1	6.136	11.828	3.819	2.649	400	6.339	1.917	2.840
1989	98,4	118,8	6.247	11.896	3.902	3.073	417	6.676	1.928	2.147
1990	84,6	126,4	5.367	12.662	3.627	2.817	447	6.991	1.293	2.855
1991	82,8	130,4	5.254	13.059	3.761	2.988	417	7.209	1.075	2.862
1992	84,0	129,9	5.330	13.008	4.258	3.343	388	7.140	684	2.525
1993	82,2	124,5	5.216	12.466	3.969	2.947	361	7.298	887	2.222
1994	109,9	133,9	6.974	13.415	5.065	3.473	225	7.810	1.685	2.132
1995	125,2	147,6	7.949	14.782	5.428	3.973	284	7.931	2.237	2.878
1996	138,7	147,4	8.802	14.769	5.949	4.146	235	8.112	2.619	2.512
1r. tr.			2.074	3.912	1.316	997	59	2.220	698	695
2n. tr.			2.128	3.796	1.466	1.031	59	1.959	603	807
3r. tr.			2.359	3.127	1.555	1.043	83	1.723	722	361
4t. tr.			2.241	3.934	1.612	1.074	34	2.210	595	649
1997	148,0	154,6	9.398	15.489	6.723	5.042	281	7.764	2.394	2.683
1r. tr.			2.315	3.935	1.512	1.178	72	2.073	731	683
2n. tr.			2.447	4.022	1.715	1.287	97	1.925	635	810
3r. tr.			2.327	3.591	1.698	1.213	56	1.818	572	559
4t. tr.			2.308	3.942	1.797	1.364	55	1.948	456	631

Nota: A partir de 1995, les dades es comptabilitzen segons data de trànsit de la mercaderia i no segons documents. Ni aquesta taula ni la de tràfic de contenidors no mantenen la sèrie homogènia, però sí que ho fan les variacions. Les dades dels darrers 12 mesos són provisionals.
Font: (de totes les dades d'aquest apartat) Autoritat Portuària de Barcelona. Elaboració pròpia.

Variació (%)	Sortides			Entrades		
	Total	Cabotatge	Exportacions	Total	Cabotatge	Importacions
	4t. tr. 1997/4t. tr. 1996					
Total	3,0	16,3	–1,5	0,2	–35,6	8,3
Càrrega General	11,5	12,8	11,0	26,9	52,1	23,5
Líquids a doll	62,6	103,2	48,0	–11,9	–58,5	4,2
Dolls sòlids	–23,5	24,1	–33,5	–2,8	24,6	–4,0
	1997/1996					
Total	6,8	18,3	2,9	4,9	–9,0	7,1
Càrrega General	13,0	13,0	13,0	21,6	26,6	20,9
Líquids a doll	19,6	73,6	4,5	–4,3	–24,2	0,0
Dolls sòlids	–8,6	36,8	–15,9	6,8	21,2	6,4

El port de Barcelona assoleix pràcticament els 25 milions de tones anuals de mercaderia, es referma com a gran centre mediterrani en tràfic de contenidors i com a líder en creuers.

El conjunt del 1997 ha estat un any que podríem qualificar de molt bo per al port de Barcelona. Amb un increment del 5,6 per cent en el tràfic de mercaderies, assoleix novament un rècord absolut amb un total del 24,9 milions de tones manipulades, xifra que supera àmpliament els 25 milions si hi incloem la pesca i l'avituallament.

Per altra banda, s'han carregat o descarregat 200.000 contenidors més que l'any anterior, fins assolir un total de 972.000 Teus —també un nou rècord absolut—, fet que converteix Barcelona en el segon port de la Mediterrània per aquest tipus de tràfic, just per darrere de Gènova.

Finalment, creix també el nombre de passatgers, tant de trànsit regular amb les illes com de creuers, fins assolir gairebé 870.000 passatgers, un 41 per cent dels quals és de creuers turístics. Curiosament, en aquest cas no podem parlar estrictament de rècord absolut pel que fa al trànsit marítim internacional, ja que a finals dels anys 60 i principi dels 70 —abans de la irrupció dels avions de gran capacitat— el nombre de passatgers transoceànics i de creuers que van fer escala a Barcelona va arribar a superar el mig milió anual. Amb tot, sí que estem parlant d'un rècord dels últims 25 anys.

És evident que darrere d'aquestes dades objectivament positives hi ha la bona marxa de l'economia en general, centrada com en anys anteriors en el manteniment d'un nivell elevat d'exportacions i sobretot en un increment de les importacions a causa del revifament de la demanda interna de consum i de les inversions en bens d'equipament, afavorides per una inflació i un tipus d'interès baixos. Però també és just esmentar les millores quant a servei i preus que han permès al port de Barcelona consolidar-se con un dels principals de la Mediterrània en un context de forta competència entre ells, no només estrangers, sinó també espanyols.

Distribució del tràfic per productes		(1997)
Productes	**Tones**	**%**
Gas natural	4.345.592	17,5
Gasoil, gasolina i fuel	2.360.354	9,5
Altres productes energètics	577.430	2,3
Productes siderúrgics	713.893	2,9
Minerals i metalls	502.539	2,0
Potasses i altres adobs	472.045	1,9
Productes químics	1.921.452	7,7
Ciment i clínker	2.336.913	9,4
Altres materials de construcció	631.686	2,5
Cereals, faves i farines	1.712.722	6,9
Begudes i derivats	512.019	2,1
Olis i greixos	513.684	2,1
Tabac, cafè i cacau	347.549	1,4
Pinsos i ferratges	393.562	1,6
Resta productes alimentaris	1.085.967	4,4
Paper, pasta i fustes	666.195	2,7
Maquinària i recanvis	722.568	2,9
Automòbils i peces	789.938	3,2
Resta de mercaderies	1.709.372	6,9
Tares i trànsits	2.571.849	10,3
Total	**24.887.329**	**100,–**

El 1997 s'ha tancat amb un lleuger descens en el conjunt de dolls, principalment a causa d'unes menors entrades d'hidrocarburs i d'exportacions de ciment.

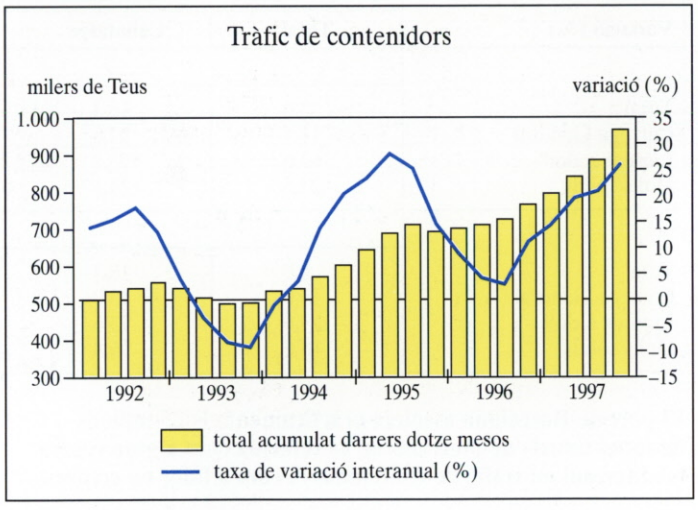
Contràriament al que es podria desprendre dels paràgrafs anteriors, el tràfic d'algunes mercaderies ha disminuït en relació amb el 1996, i en alguns casos en percentatges considerables. De fet, però, els principals descensos s'han donat en alguns dolls, mentre que en el conjunt de mercaderia de càrrega general no hi ha hagut pràcticament cap epígraf on hagi disminuït el tràfic.

El principal descens s'ha produït en els hidrocarburs com ara fuel, gasolina i gasoil, amb gairebé mig milió de tones menys que al 1996. En canvi, dins del capítol de productes energètics, el gas natural augmenta lleument i continua essent el tipus de mercaderia amb més pes dins del tràfic total: 4,4 milions de tones, equivalent a un 17,5 per cent.

L'altre gran epígraf de dolls, el ciment, també sofreix una disminució significativa en comparació amb l'any anterior, amb 310.000 tones menys —una reducció de l'11,7 per cent—, concentrada sobretot en les exportacions. Sovint el moviment d'aquest tipus de mercaderies depèn d'operacions puntuals de gran tonatge que poden alterar les dades d'un any a un altre, però darrera d'aquesta disminució de les exportacions de ciment hi ha, en més o menys grau, l'auge del sector de la construcció residencial, que acapara gran part de la producció local. L'increment del 13,8 per cent del tràfic de materials de construcció que no siguin materials de base com ciment o asfalt abona el bon moment que viu el sector.

Tràfic de contenidors		
Període	**Teus**	**Núm. índex (1980 = 100)**
1986	340.870	182,8
1987	385.318	206,6
1988	409.542	219,6
1989	439.969	235,9
1990	447.920	240,2
1991	488.917	262,2
1992	552.309	296,2
1993	501.146	268,8
1994	605.356	324,6
1995	689.324	369,7
1996	767.236	411,5
1r. tr.	178.014	
2n. tr.	190.751	
3r. tr.	192.993	
4t. tr.	205.478	
1997	971.921	521,2
1r. tr.	207.215	
2n. tr.	240.007	
3r. tr.	233.573	
4t. tr.	291.126	

Variació (%)	Teus
4t. tr. 1997/4t. tr. 1996	41,7
1997/1996	26,7

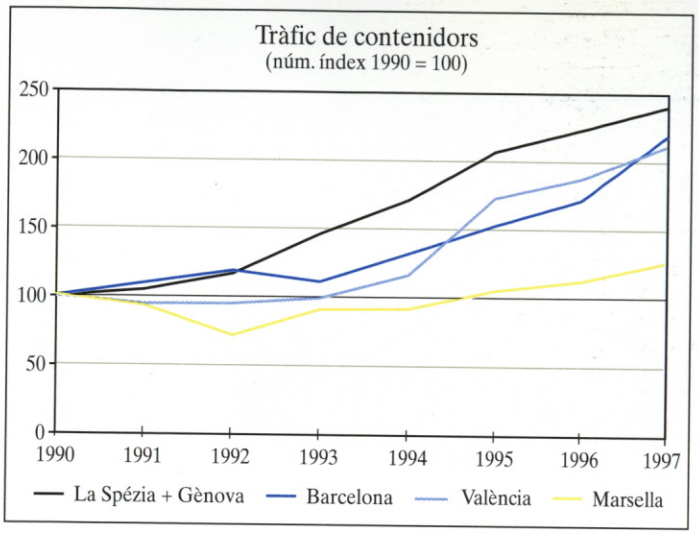


L'augment del tràfic de tota una gamma de productes de transformació palesa el moment expansiu del teixit industrial, tant per la seva capacitat productiva com per les inversions realitzades...

Un dels fets més rellevants del tràfic portuari de mercaderies és el fort creixement que han tingut nombrosos epígrafs destinats a la indústria de primera transformació: el tràfic de productes metallúrgics augmenta un 14 per cent entre 1997 i 1996, i el de productes siderúrgics, un 8,6 per cent.

Tràfic de contenidors als principals ports mediterranis (inclosos trànsits) (Teus)

Any	Gènova	Barcelona	Marsella	La Spézia	València
1990	310.217	447.920	482.123	450.146	387.162
1991	344.353	488.917	446.548	455.415	364.446
1992	334.624	552.309	350.331	595.738	370.546
1993	343.479	501.146	431.564	764.970	385.338
1994	512.098	605.356	437.088	816.280	466.873
1995	615.242	689.324	498.041	965.483	671.827
1996	825.752	767.236	547.231	871.100	704.503
1997	1.179.954	971.921	619.560	615.604	809.998



Paral·lelament, l'epígraf de Maquinària i recanvis creix un 19 per cent, el d'Automòbils i peces un 14 per cent, s'han exportat per via marítima 297.000 automòbils i se n'han importat 129.000. Tot plegat, un clar símptoma del nivell de producció industrial i del bon moment que viu el sector de automòbil, tant pel que fa a la producció com a les vendes.

... mentre que l'augment en tota la resta de productes acabats i alimentaris palesa el dinamisme del consum intern i del sector turístic.

El tràfic de la càrrega general ha augmentat al 1997 un 17 per cent en relació amb l'any anterior, percentatge que s'eleva al 22 per cent en les entrades i es redueix al 13 per cent en les sortides. Tot plegat, però, reflecteix un creixement molt elevat, fruit del manteniment del dinamisme de les exportacions —no oblidem que van ser el motor d'arrencada de l'actual període de creixement econòmic i que no han deixat del mantenir el seu tremp— i de l'expansió que viu el consum interior, que provoca un creixement de les importacions.

En nombre de contenidors, les xifres són encara més acusades, amb un augment global del 27 per cent, i que situen el moviment total a la ratlla del milió anual: 972.000 Teus que han entrat o sortit del port de Barcelona, i que el situen al segon lloc en comparació amb la resta de ports de la mediterrània occidental, només per darrera de Gènova, amb prop d'1,2 milions de Teus i un increment interanual del 43 per cent.

Trànsit de passatgers

Període	Cabotatge	Exterior	Trànsit	Total
1987	736.212	21.392	57.842	815.446
1988	727.031	12.804	72.606	812.441
1989	667.045	32.971	72.639	772.655
1990	617.395	48.110	69.251	734.756
1991	595.298	32.869	82.555	710.722
1992	556.197	46.502	59.230	661.929
1993	425.025	50.619	96.297	571.941
1994	490.843	63.321	108.934	663.098
1995	448.170	69.563	156.374	674.107
1996	453.126	98.912	179.123	731.161
1r. tr.	62.852	1.311	12.606	76.769
2n. tr.	127.710	40.684	57.878	226.272
3r. tr.	203.411	35.835	73.557	312.803
4t. tr.	59.153	22.082	35.082	115.317
1997	509.944	127.894	231.096	868.934
1r. tr.	79.994	777	11.193	91.964
2n. tr.	116.522	36.779	69.169	222.470
3r. tr.	236.645	61.633	101.569	399.847
4t. tr.	76.783	28.705	49.165	154.653

Variació (%)	4t. tr. 1997/ 4t. tr. 1996	1r. sem. 1997/ 1r. sem. 1996	1997/1996	1996/1995
Cabotatge	29,8	3,1	12,5	1,1
Exterior	36,2	–10,6	29,3	43,6
Trànsit	40,1	14,0	29,0	13,9
Total	34,1	3,8	18,8	8,5

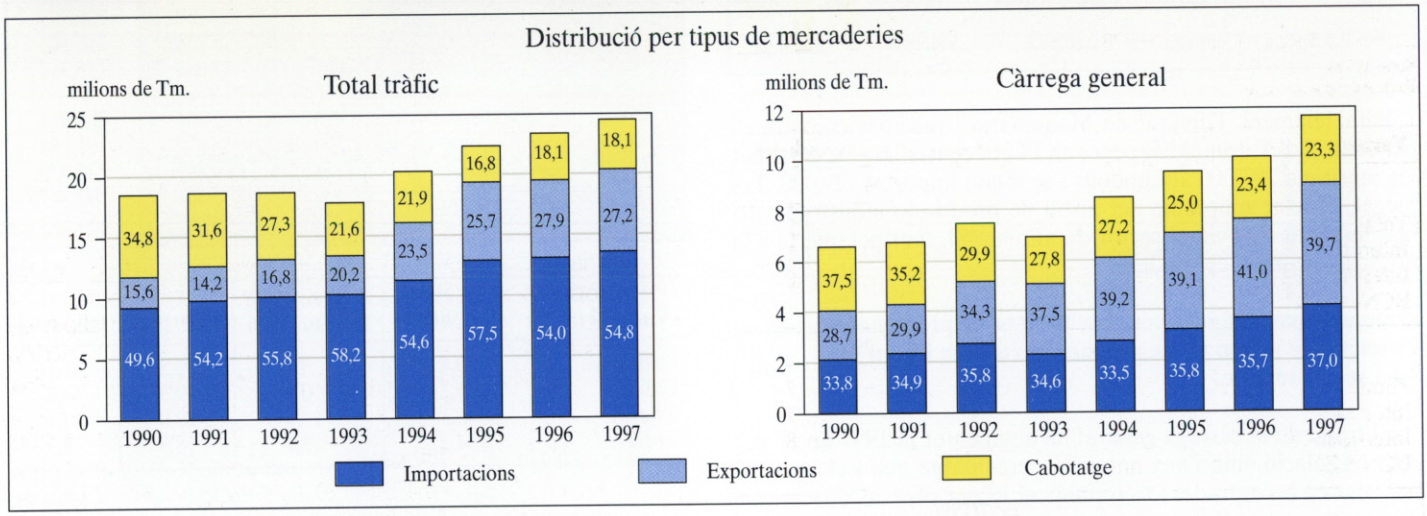
De tota manera, el fort increment de Gènova s'ha de matisar amb el fort decrement del seu veí, La Spézia. Així, si els considerem tots dos conjuntament, el creixement només seria del 6 per cent i el port de Barcelona seria el que més ha augmentat el tràfic de contenidors, més encara si tenim en compte que els ports més propers com ara València, Tarragona o fins i tot Marsella ho han fet també, a unes taxes compreses entre el dotze i el quinze per cent.

Si hom analitza a gran trets el tràfic de contenidors en el conjunt d'aquests ports, pot arribar a tenir la impressió que el creixement global del tràfic és força homogeni, però que varia d'un any a l'altre en funció dels ports. És veritat que per a nombrosos productes i rutes marítimes tots competeixen entre ells i sovint petites variacions de preus o de qualitat del servei poden determinar el guany o la pèrdua d'una línia determinada. En aquest sentit, la política del port de Barcelona per desenvolupar la zona d'activitats logístiques i d'intercanvi modal és tant una decisió estratègica com una obligació per poder mantenir el ritme actual de creixement. No oblidem que el volum de negoci del port és un dels més elevats d'entre les empreses de Catalunya.

Evolució del tràfic exterior (1988-1996)

(milers de tones)

Any	Tràfic total	%	Total Exterior	%	Exportacions	%	Importacions	%
	Tràfic total							
1988	17.966	100,–	11.625	64,7	3.597	20,0	8.028	44,7
1989	18.142	100,–	10.913	60,2	3.334	18,4	7.579	41,8
1990	18.030	100,–	11.754	65,2	2,809	15,6	8.945	49,6
1991	18.313	100,–	12.524	68,4	2.607	14,2	9.917	54,2
1992	18.338	100,–	13.329	72,7	3.088	16,8	10.241	55,8
1993	17.670	100,–	13.846	78,4	3.569	20,2	10.277	58,2
1994	20.390	100,–	15.925	78,1	4.796	23,5	11.130	54,6
1995	22.732	100,–	18.912	83,2	5.832	25,7	13.080	57,7
1996	23.571	100,–	19.298	81,9	6.573	27,9	12.725	54,0
1997	24.887	100,–	20.390	81,9	6.762	27,2	13.628	54,8
	Càrrega general							
1988	6.467	100,–	3.985	61,6	1.990	30,8	1.995	30,8
1989	6.975	100,–	4.365	62,6	1.990	28,5	2.375	34,1
1990	6.444	100,–	4.030	62,5	1.851	28,7	2.179	33,8
1991	6.749	100,–	4.376	64,8	2.020	29,9	2.356	34,9
1992	7.601	100,–	5.332	70,1	2.608	34,3	2.724	35,8
1993	6.901	100,–	4.979	72,1	2.588	37,5	2.391	34,6
1994	8.538	100,–	6.214	72,8	3.352	39,3	2.863	33,5
1995	9.401	100,–	7.050	75,0	3.680	39,1	3.370	35,8
1996	10.094	100,–	7.737	76,6	4.134	41,0	3.603	35,7
1997	11.765	100,–	9.028	76,7	4.673	39,7	4.355	37,0



L'atractiu turístic de la ciutat i la capacitat del port d'acollir un gran nombre de creuers alhora dispara, un any més, el nombre de viatgers internacionals i de creuers.

Per acabar de completar el que dèiem que el 1997 ha estat un dels millors anys del port, les dades relatives a passatgers també ho corroboren. Per una banda, el tràfic de cabotatge —el trànsit amb les Illes— ha superat novament el mig milió de viatgers, xifra que no assolia des del 1993. Tanmateix, cal ser conscients de la limitació del creixement donada l'actual freqüència de viatges al llarg de l'any i atesa la competència clara i neta de l'avió com a mitjà de transport entre Barcelona i les Illes.

El que és més rellevant quant a la imatge de Barcelona i quant a la millora de la gestió portuària és l'evolució del nombre de viatgers de creuers, ja siguin amb origen o destinació Barcelona, ja siguin com a escala —el que serien els viatgers en trànsit. En tots dos casos, el nombre de viatgers del 1997 en comparació al 1996 ha augmentat d'un 29 per cent, i ja sumen plegats 360.000 passatgers, una xifra que es podria multiplicar per dos o per tres a mesura que la terminal de passatgers prengui forma i que el viatge en creuers continuï posant-se de moda com ho ha fet en els últims anys, tal com asseguren els principals operadors.

Trànsit de passatgers i tràfic de mercaderies per l'aeroport de Barcelona

Període	Avions			Passatgers (milers)			Mercaderies (tones)		
	Total	Interior	Internacional	Total	Interior	Internacional	Total	Interior	Internacional
1987	80.064	50.893	29.171	6.680	4.335	2.345	44.065	24.459	19.606
1988	96.263	61.427	34.836	7.234	4.752	2.482	55.622	30.575	25.046
1989	106.129	61.271	44.858	8.146	5.144	3.002	61.321	33.687	27.634
1990	117.731	59.955	57.776	9.041	5.654	3.388	66.499	34.942	31.557
1991	123.048	63.806	59.242	8.976	5.710	3.266	61.662	30.290	31.372
1992	136.082	68.054	68.028	10.037	6.123	3.913	72.421	34.158	39.263
1993	133.541	65.144	68.397	9.654	5.706	3.949	57.478	29.637	27.841
1994	142.792	73.863	68.929	10.297	6.094	4.202	58.883	27.832	31.051
1995	152.842	80.249	72.593	11.314	6.751	4.563	68.286	31.047	37.238
1r. tr.	35.583	18.766	16.817	2.403	1.509	895	15.034	7.099	7.936
2n. tr.	39.309	20.765	18.544	3.029	1.819	1.209	16.678	7.816	8.862
3r. tr.	40.191	20.868	19.323	3.174	1.792	1.381	16.423	7.849	8.573
4t. tr.	37.759	19.850	17.909	2.708	1.631	1.077	20.170	8.283	11.887
1996	177.678	91.868	85.810	12.919	7.562	5.357	80.076	32.452	47.625
1r. tr.	38.927	20.945	17.982	2.711	1.678	1.033	18.558	7.636	10.922
2n. tr.	44.325	22.832	21.493	3.356	1.960	1.395	19.070	8.211	10.859
3r. tr.	47.206	23.504	23.702	3.700	2.013	1.687	18.651	7.709	10.943
4t. tr.	47.220	24.587	22.633	3.152	1.911	1.241	23.797	8.897	14.900
1997	208.015	111.996	96.019	14.562	8.300	6.262	80.903	32.383	48.520
1r. tr.	47.885	25.992	21.893	3.063	1.859	1.204	21.106	8.910	12.196
2n. tr.	53.381	29.129	24.252	3.852	2.211	1.641	20.537	8.633	11.934
3r. tr.	56.048	29.870	26.178	4.210	2.216	1.995	17.636	6.663	10.973
4t. tr.	50.701	27.005	23.696	3.437	2.015	1.422	21.594	8.177	13.417

Nota: Trànsits no inclosos.
Font: Aeroport de Barcelona.

Variació (%)	Avions	Passatgers	Mercaderies
	4t. tr. 1997/4t. tr. 1996		
Total	7,4	9,0	–9,3
Interior	9,8	5,4	–8,1
Internacional	4,7	14,6	–10,0
BCN-MDD	—	0,7	—
	1r. sem. 1997/1r. sem. 1996		
Total	21,6	14,0	10,7
Interior	25,9	11,9	10,7
Internacional	16,9	17,2	10,8
BCN-MDD	—	5,5	—
	1997/1996		
Total	17,1	12,7	1,0
Interior	21,9	9,8	–0,2
Internacional	11,9	16,9	1,9
BCN-MDD	—	3,9	—

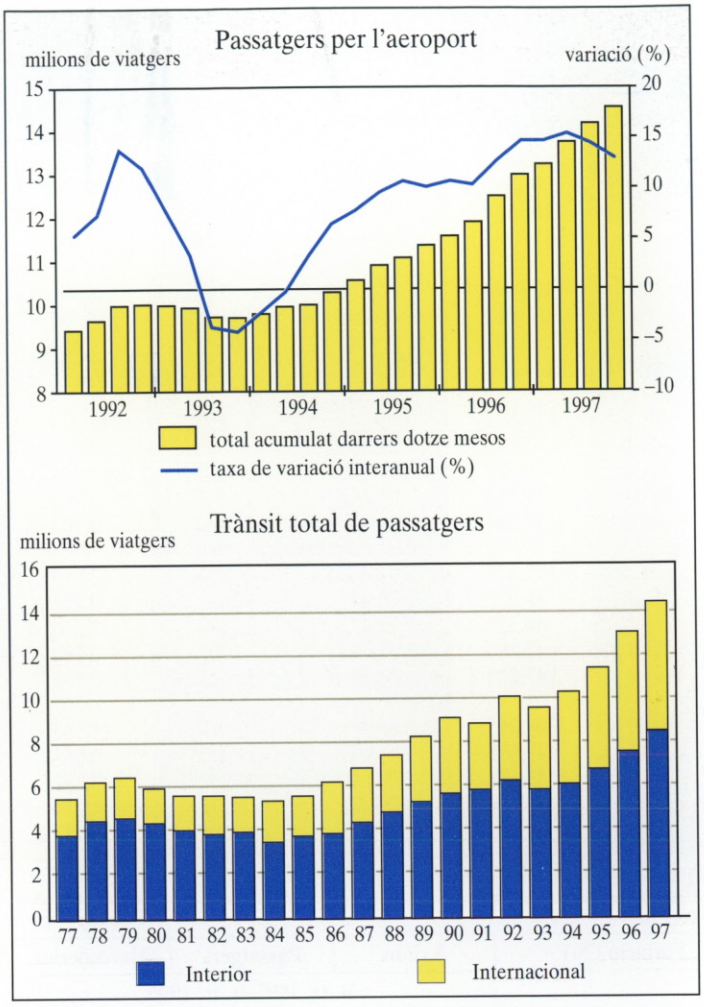
Un any més, l'aeroport bat els seus rècords en nombre de passatgers i tanca el 1997 amb més de 15 milions de viatgers, quasi un 13 per cent més que l'any anterior.

Parlar de l'aeroport de Barcelona és parlar, un cop més, de màxims històrics quant a passatgers i quant a nombre d'avions. Així, novament el 1997 és un any de rècords: més de 14,5 milions de passatgers (més de 15 milions si hi incloem els trànsits) i més de 200.000 enlairaments o aterratges. Aquestes dades, reduïdes a una unitat teòrica d'una hora —suposant un funcionament les 24 hores tots els dies de l'any— ens donen gairebé 24 moviments de naus per hora i de més de 1.700 passatgers per hora. Recordem, a més, que en diverses franges horàries del dia l'aeroport està al límit de la seva capacitat tècnica, amb 40 moviments per hora.

I és que l'atractiu de Barcelona com a destinació turística i de negocis, conjuntament amb la millora de la capacitat econòmica dels catalans per viatjar en avió a l'estranger o a d'altres destinacions espanyoles i la millora de l'economia en general que genera més desplaçaments i amplitud de mercats, es veu clarament reflectit en les dades de l'aeroport i en el gràfic adjunt: d'ençà el 1986 —any en què coincideix l'inici d'una fase de creixement econòmic amb l'entrada d'Espanya a la CEE i la nominació olímpica de Barcelona— el nombre de passatgers no ha cessat de créixer, llevat del període 1991-1993, afectat negativament per la desacceleració del creixement econòmic i la crisi del Golf i compensat per la celebració dels Jocs Olímpics.

Usuaris de la línia BCN-MDD °					(milers)
Anys	**1r. tr.**	**2n. tr.**	**3r. tr.**	**4t. tr.**	**Total**
1988	356,9	382,0	300,4	405,5	1.444,7
1989	379,6	456,3	352,4	472,1	1.660,4
1990	407,6	490,6	383,7	496,6	1.878,5
1991	421,9	493,9	377,0	561,6	1.853,9
1992	556,9	562,3	466,8	537,9	2.123,9
1993	547,7	563,1	430,6	546,4	2.087,8
1994	582,5	650,4	516,1	619,5	2.368,6
1995	636,4	684,4	548,2	675,9	2.544,9
1996	720,0	750,0	606,2	782,0	2.858,2
1997	739,8	811,3	631,9	787,8	2.970,8

Font: Aeroport de Barcelona.
Nota: A partir del 1993, les dades recullen el nombre de passatgers de la línia Barcelona-Madrid de totes les companyies i vols, inclosos els regulars.



Contràriament a la tendència general expansiva en viatgers i vols, el tràfic de mercaderies es manté gairebé al mateix nivell del 1996, a causa principalment de problemes de capacitat operativa.

És, però, en els darrers tres anys que el creixement ha estat més rellevant, amb una taxa anual acumulada del 12 per cent. I encara podem dir en altres paraules el que significa aquest creixement: en menys de nou anys s'ha doblat el nombre de viatgers, i en comparació amb aquell històric 1992, l'augment és del 50 per cent.

El creixement en el nombre de passatgers ha estat especialment rellevant aquest últim any en els vols internacionals: a la ratlla del 17 per cent en relació amb el 1996, mentre que en interiors s'ha situat just dues dècimes per sota del deu per cent.

No oblidem, però, que en aquestes dades no s'inclouen els passatgers en trànsit, i que darrerament l'aeroport de Barcelona comença a fer de *hub* entre d'altres aeroports espanyols —connectats per vols diaris amb avions de petita capacitat— i nombroses ciutats europees. De fet, aquesta és una de les polítiques que pretén desenvolupar la principal companyia d'aviació espanyola, de cara a dotar Barcelona com a porta d'entrada i de sortida d'Europa, mentre que Madrid ho seria per a vols transoceànics.

L'evolució quant a nombre de vols és encara més accentuada: un increment del 17 per cent entre 1997 i 1996 que, contràriament al que succeeix en el nombre de passatgers, és més accentuat en vols interiors —amb un increment interanual del 17 per cent— que en internacionals —un 11,9 per cent—, com a conseqüència de la tendència que hem acabat d'esmentar a especialitzar-se com a centre de connexió amb d'altres aeroports espanyols i per l'increment de l'oferta de vols de capacitat reduïda amb avions d'hèlix i per a distàncies curtes. De fet, la competència entre els diversos operadors, tot i l'augment de tarifes, permet uns preus força competitius amb d'altres mitjans de transports, si tenim en compte rapidesa i comoditat.

En canvi, en la connexió entre Barcelona i Madrid ja no es registren augments tan elevats, donat que és una línia històrica que no permet massa captació de nova demanda, per bé que un increment de quasi 9.400 viatgers al mes no és gens menystenible.

Tot i que el volum total de mercaderia sigui lleugerament superior al de 1996 —any de rècord absolut—, el cert és que les actuals infraestructures i gestió no permeten grans increments, malgrat el potencial que hi ha, més enllà de les prop de 81.000 tones anuals. De fet, ja va comencar a entrar en funcionament a final de 1996 la primera fase de la nova terminal i darrerament s'ha cobert la inspecció duanera les 24 hores del dia, però caldrà esperar la segona fase de la terminal, la pròxima ampliació de la zona de càrrega per a avions —a més de les connexions definitives per a l'intercanvi modal integrades en el pla global del Delta del Llobregat— per poder assolir uns increments paral·lels al de nombre de passatgers.

Tanmateix, la disminució del tràfic de mercaderies en comparació amb el mateix període de l'any anterior només s'inicià a partir de l'estiu, i durant els últims mesos, l'acondicionament d'una pista obligà a funcionar durant els caps de setmana amb limitacions de vols, fet que afectà principalment els avions de càrrega.

Trànsit de passatgers als principals aeroports espanyols (milers)

Aeroports	Interior			Internacional			Total		
	Total	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Absolut	Variació (%) interanual	Índex BCN = 100
	2n. sem. 1997								
Barcelona	4.230	4.155	75	3.417	3.049	368	7.647	11,6	100,–
Bilbao	760	685	76	275	248	28	1.036	11,6	13,5
Madrid	6.163	6.089	73	5.879	5.567	312	12.042	6,8	157,5
Sevilla	641	572	70	128	107	22	770	2,1	10,1
València	713	676	37	257	227	30	970	–1,0	12,7
	1997								
Barcelona	8.301	8.135	166	6.261	5.674	587	14.562	12,7	100,–
Bilbao	1.495	1.363	132	474	437	37	1.969	12,7	13,5
Madrid	12.102	11.961	141	11.014	10.461	553	23.116	8,7	158,7
Sevilla	1.291	1.154	137	251	209	42	1.542	6,1	10,6
València	1.432	1.367	65	476	432	44	1.908	3,1	13,1
Palma de Mallorca	4.158	3.639	519	12.291	4.329	7.961	16.449	7,7	113,0
Gran Canària	2.448	2.413	34	5.479	1.966	3.513	7.926	3,5	54,4
Tenerife Sud	1.200	595	605	6.207	1.478	4.729	7.407	4,2	50,9
Màlaga	1.960	1.869	91	5.231	1.783	3.448	7.191	9,3	49,4
Alacant	1.065	963	102	3.304	795	2.509	4.370	8,6	30,0
Lanzarote	1.060	904	156	2.925	937	1.988	3.986	5,5	27,4
Eivissa	952	893	59	2.575	594	1.981	3.527	7,7	24,2
Fuerteventura	471	458	13	1.969	1.072	897	2.440	3,9	16,8
Menorca	744	699	45	1.438	183	1.255	2.182	8,0	15,0
Tenerife Nord	2.035	2.034	1	7	5	2	2.041	4,0	14,0
Santiago de C.	1.112	1.042	70	175	130	45	1.287	–0,8	8,8
Total Espanya	**46.401**	**43.720**	**2.681**	**62.222**	**30.892**	**31.330**	**108.623**	**7,9**	**—**

Font: Subsecretaría de Aviación Civil. Dades recollides pel Departament d'Estadística de l'Ajuntament de Barcelona.

En general, però, i ja sigui quant a passatgers com a mercaderies, l'actual aeroport està al límit de la seva capacitat. S'ha realitzat una redistribució de passatgers en les terminals per tal de repartir millor els fluxos de passatgers i aprofitar al màxim les instal·lacions actuals, però és evident que cal amb una certa urgència una ampliació de les terminals i la construcció d'una tercera pista per evitar la saturació si es compleixen les previsions de mantenir els actuals ritmes de creixement.

El 1997 ha estat un any d'increment del nombre de passatgers a pràcticament tots els aeroports espanyols, amb un augment global del 7,9 per cent sobre l'any anterior.

Les dades dels aeroports espanyols reflecteixen el que ha estat l'any 1997 a nivell de creixement econòmic: increment generalitzat del nombre de viatgers tant per motius de negocis com per turisme. Així, llevat de tres excepcions puntuals, no hi ha cap aeroport dels 39 que existeixen a Espanya que no hagi incrementat el nombre de passatgers de 1996.

Aquest és un fet rellevant a tots els aeroports tradicionalment turístics, que han registrat un augment de passatgers i que han vist com la temporada turística s'allargava més enllà dels mesos d'estiu. Fins i tot alguns aeroports petits que només operen durant la temporada turística i amb vols xàrter han recollit increments importants. És el cas de Reus i de Girona-Costa Brava, que han aplegat cada un d'ells més de mig milió de viatgers, amb increments interanuals del 14,9 i de l'11,4 per cent respectivament. Però també és un fet que s'ha recollit als aeroports petits i mitjans estretament vinculats a una ciutat amb un teixit industrial important i que reflecteix l'expansió de l'activitat econòmica i la tendència a l'alça dels desplaçaments per motius turístics.

Transport públic urbà i de rodalia

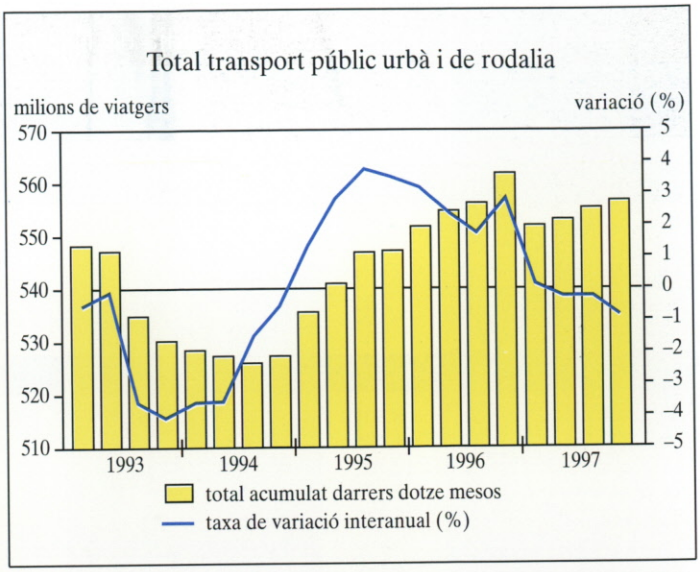
Transport públic urbà				(milers de viatgers)*
Període	**Xarxa Metro**	**Xarxa Autobusos**	**FGC CiS urbà**	**Total**
1985	240.801	212.600	17.247	456.312
1986	245.605	193.000	17.707	470.648
1987	247.841	186.600	18.011	452.452
1988	253.452	185.900	18.159	457.511
1989	253.442	175.000	19.101	447.544
1990	268.522	174.295	19.836	462.653
1991	269.581	173.691	19.844	463.116
1992	260.719	174.234	19.907	454.860
1993	247.804	169.334	18.219	435.357
1994	237.395	172.877	17.312	427.584
1995	247.185	177.213	17.251	441.649
1r. tr.	66.587	44.784	4.862	116.233
2n. tr.	63.300	47.034	4.506	114.840
3r. tr.	50.102	36.368	3.106	89.576
4t. tr.	67.196	49.027	4.778	121.001
1996	253.242	181.272	17.992	452.506
1r. tr.	67.963	47.408	5.116	120.487
2n. tr.	64.744	46.906	4.608	116.258
3r. tr.	51.122	36.714	3.193	91.029
4t. tr.	69.413	50.244	5.076	124.733
1997	242.761	181.349	18.023	442.133
1r. tr.	60.943	45.454	4.706	111.103
2n. tr.	61.582	48.670	4.840	115.092
3r. tr.	50.511	37.074	3.274	90.859
4t. tr.	69.725	50.151	5.202	125.078

* Només es comptabilitzen els passatgers que paguen algun tipus de tarifa.
Font: Transports de Barcelona i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Les dades anteriors al 1990 han estat recollides pel Departament d'Estadística de l'Ajuntament de Barcelona.

Variació (%)	**4t. tr. 1997/ 4t. tr. 1996**	**1r. sem. 1997/ 1r. sem. 1996**	**1997/ 1996**	**1996/ 1995**
Metro	0,4	–7,7	–4,1	2,5
Autobús	–0,2	–0,2	0,0	2,3
FGC	2,5	–1,8	0,2	4,3
Total	0,3	–4,5	–2,3	2,5

Les dades del darrer trimestre reprenen la tendència a l'alça del nombre de viatgers en transport públic urbà, mentre continua creixent ininterrompudament en els ferrocarrils de rodalia.

El 1997 ha estat un any en què el nombre de viatgers en el conjunt de transport públic urbà ha disminuït en relació amb l'any anterior. Tanmateix, el cert és que si obviem els efectes directes i indirectes dels nombrosos dies de vaga del metro que hi hagué al primer semestre, la lectura que se'n fa és una altra, i és justament de lleuger creixement, en consonància amb el moment d'expansió econòmica i amb l'evolució de l'ocupació.



És evident que en períodes com l'actual, el propi dinamisme de l'economia genera més desplaçaments en l'àmbit metropolità, ja siguin per motius laborals, ja siguin per altres motius de lleure o de compra. I és el que es desprèn de les dades del quart trimestre —que ja no es veuen afectades per cap dia de vaga— que donen un lleuger creixement del 0,3 per cent sobre el mateix període de l'any anterior. I és que no podem obviar que pels disset dies de vaga del metro que hi hagué al 1997, es van deixar de vendre més de 5,7 milions de viatges, segons estimacions de la pròpia companyia, sense comptar els efectes indirectes de diferent signe sobre els altres mitjans de transport públic.

Per altra banda, un any més el transport de ferrocarril de rodalia presenta augments per sobre de la mitjana. Les millores contínues en el servei han aconseguit fidelitzar nombrosos usuaris, tot i que cal fer esment d'un efecte comptable que pressiona a l'alça les dades referents als Ferrocarrils de la Generalitat, ja que es van comptabilitzar al setembre la totalitat d'abonaments venuts aquell mes, sense distribuir-los proporcionalment a la seva durada, ja fos trimestral o fins i tot anyal. Contràriament, l'any anterior s'havia fet així, i per aquest motiu s'explica l'enorme diferència entre els increments del tercer i del quart trimestre, especialment a les línies suburbanes de Catalunya i Sarrià, que inclouen els desplaçaments a la Universitat Autònoma i a d'altres centres educatius ubicats al Vallès.

Així, sense aquests efectes puraments comptables, les dades trimestrals de Renfe s'adequen més a la realitat quotidiana: un augment global pel conjunt de l'any d'un 4,1 per cent sobre el 1996, més en consonància amb l'augment de l'ocupació i dels fluxos poblacionals dins de la regió metropolitana. No hem d'oblidar, a més, que la conjuntura econòmica expansiva ha permès d'incrementar sensiblement el nombre de matriculacions de vehicles, i el que és més rellevant per la mobilitat urbana, el parc de motocicletes i de ciclomotors.

Nombre de viatgers a les línies de rodalia de RENFE i als FGC

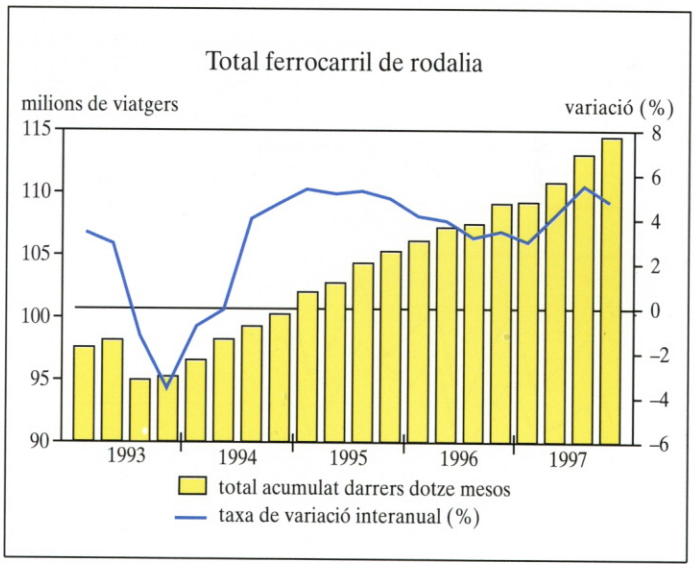
(milers)

Període	RENFE					FGC			Total
	C-1	C-2	C-3	C-4	Total	Catalans	CiS Suburbà	Total	
1989	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	7.904	16.054	23.957	n.d.
1990	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	8.350	17.059	25.409	n.d.
1991	19.713	23.345	3.360	17.554	63.791	8.864	17.363	26.228	90.199
1992	22.512	25.164	4.015	20.871	72.562	9.127	17.354	26.481	99.043
1993	22.671	24.938	3.841	18.973	70.423	8.410	16.764	25.174	95.597
1994	21.994	25.848	3.964	23.208	75.014	8.236	16.947	25.183	100.196
1995	24.110	26.725	4.161	24.869	79.865	8.418	16.933	25.351	105.215
1r. tr.	5.311	6.983	1.026	6.159	19.479	2.210	4.241	6.450	25.929
2n. tr.	6.283	7.006	1.118	6.087	20.494	2.180	3.681	5.861	26.355
3r. tr.	6.409	5.991	956	5.651	19.007	1.805	3.313	5.117	24.124
4t. tr.	6.107	6.745	1.061	6.972	20.885	2.224	5.698	7.921	28.806
1996	24.739	26.220	4.247	26.877	82.083	8.661	18.287	26.948	109.031
1r. tr.	5.893	6.560	1.001	6.809	20.263	2.281	4.339	6.620	26.883
2n. tr.	6.328	6.664	1.087	6.991	21.070	2.221	3.912	6.133	27.203
3r. tr.	5.983	5.917	979	6.127	19.006	1.829	3.585	5.415	24.421
4t. tr.	6.535	7.979	1.180	6.950	21.744	2.330	6.451	8.781	30.525
1997	24.036	27.521	4.985	28.941	85.483	9.044	19.777	28.821	114.303
1r. tr.	6.171	6.662	1.134	6.583	20.550	2.225	4.444	6.670	27.220
2n. tr.	6.330	7.133	1.291	7.707	22.461	2.299	4.496	6.794	29.256
3r. tr.	5.585	6.428	1.196	6.790	19.999	1.960	4.408	6.367	26.367
4t. tr.	5.950	7.298	1.364	7.861	22.473	2.560	6.429	8.989	31.462

RENFE. C1: Maçanet-Mataró-Barcelona-Aeroport/l'Hospitalet; C2: Sant Vicenç-Vilanova-Barcelona-Granollers-Maçanet; C3: Vic-Barcelona-l'Hospitalet; C4: Manresa-Terrassa-Barcelona-Vilafranca-Sant Vicenç. FGC. Línia Catalans: Barcelona-Igualada/Manresa; Línia Catalunya i Sarrià, servei suburbà: Barcelona-Terrassa/Sabadell.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per RENFE i pels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Variació (%)	4t. tr. 1997/ 4t. tr. 1996	1r. sem. 1997/ 1r. sem. 1996	1997/ 1996	1996/ 1995
RENFE	3,4	4,1	4,1	2,8
C1	–9,0	2,3	–2,8	2,6
C2	3,1	4,3	5,0	–1,9
C3	15,6	16,1	17,4	2,1
C4	13,1	3,6	7,7	8,1
FGC	2,4	5,6	6,9	6,3
Catalans	9,9	0,5	4,4	2,9
CiS suburbà	–0,3	8,4	8,1	8,0

Atès que aquests tipus de vehicles són uns ferms competidors del transport públic, tant de superfície com subterrani, no és agosarat imputar a aquest augment del part de vehicles privats una certa responsabilitat sobre l'augment tan minso del nombre d'usuaris del transport públic urbà.

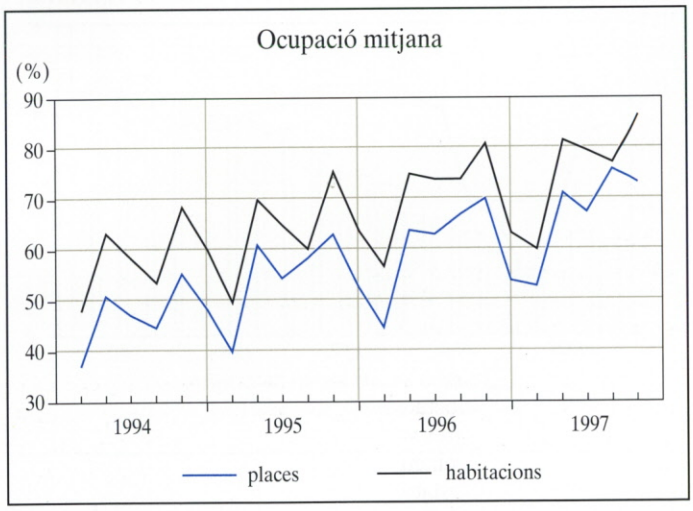


Visitants i pernoctacions als hotels de Barcelona

Període	Pernoctacions	Visitants	Estada mitjana*
1990	3.795.522	1.732.902	2,2
1991	4.089.510	1.727.610	2,4
1992	4.333.420	1.874.734	2,3
1993	4.256.524	2.455.249	1,7
1994	4.704.681	2.663.887	1,8
1995	5.674.580	3.089.974	1,8
gn.-fb.	669.962	388.539	1,7
mç.-ab.	1.042.781	534.675	2,0
mg.-jn.	924.567	496.223	1,9
jl.-ag.	1.014.537	547.825	1,9
st.-oc.	1.095.304	580.324	1,9
nv.-ds.	927.429	542.388	1,7
1996	6.341.380	3.061.994	2,1
gn-fb	754.806	408.775	1,8
mç-ab	1.130.840	557.519	2,0
mg-jn	1.103.759	536.193	2,1
jl-ag	1.173.453	529.533	2,2
st-oc	1.245.275	548.739	2,3
nv-ds	933.247	481.235	1,9
1997	6.965.391	2.823.391	2,5
gn-fb	888.845	397.179	2,2
mç-ab	1.250.033	463.271	2,7
mg-jn	1.171.873	502.880	2,3
jl-ag	1.345.336	517.529	2,6
st-oc	1.294.801	554.531	2,3
nv-ds	1.014.503	388.000	2,6

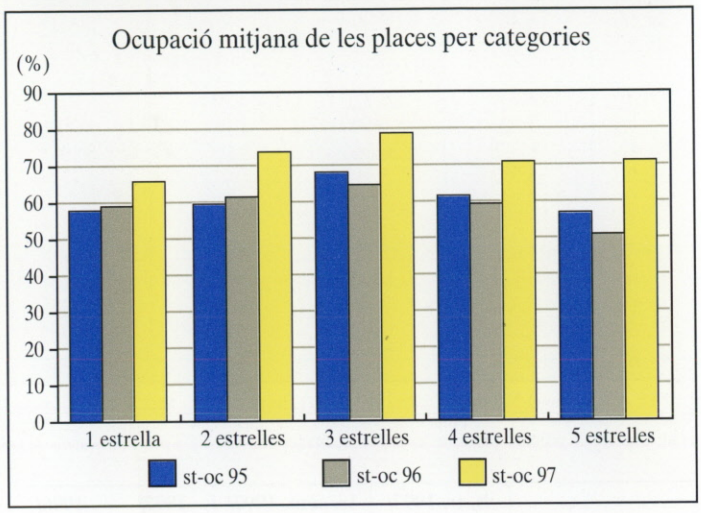
* Dades expressades en nits.

Font: Tots els quadres i gràfics d'aquesta secció són d'elaboració pròpia a partir de l'enquesta d'activitat turística de Turisme de Barcelona.



Activitat hotelera segons categoria

Categoria	Nivell d'ocupació (%) En places	En habitacions	Nombre de pernoctacions	Nombre de visitants
				(st-oc 1997)
H 5*	71,1	91,2	129.572	63.118
H 4*	71,3	87,6	583.903	267.807
H 3*	79,3	88,4	415.537	152.100
H 2*	74,0	80,3	107.746	49.223
H 1*	66,4	73,2	58.043	22.283
Total	**73,7**	**86,7**	**1.294.801**	**554.531**



Amb una lleugera moderació del ritme de creixement durant el cinquè bimestre, les pernoctacions hoteleres continuen augmentant. Això permetrà que per quart any consecutiu es torni a assolir un nou màxim històric.

Efectivament, les xifres d'activitat hotelera de setembre i octubre se sumen als bons resultats de bimestres anteriors i situen el creixement acumulat de les pernoctacions des de començament d'any en un 10 per cent[1]. Els valors assolits durant el cinquè bimestre de l'any s'emmarquen en el context de creixement que caracteritza l'activitat turística i hotelera en els darrers anys, per bé que presenten dos trets que els distingeixen de les xifres de bimestres anteriors.

D'una banda, ha tornat a augmentar el nombre de visitants després de set bimestres consecutius amb taxes de variació negatives. Probablement, cal atribuir la causa d'aquest increment a l'impacte del casament reial, un esdeveniment amb una notòria incidència en el sector hoteler de la ciutat.

1. Mentre aquesta publicació es trobava en fase d'impressió s'han donat a conèixer les dades anuals, que només han pogut ser incorporades a la primera taula de resum d'activitat.

Enquesta d'activitat turística a Barcelona. Sèrie homogènia de visitants

	st-oc 96	nv-ds 96	gn-fb 97	mç-ab 97	mg-jn 97	jl-ag 97	st-oc 97	1995	1996
Sexe (%)									
Homes	63,5	71,5	72,7	74,8	64,7	56,5	55,4	63,4	65,2
Dones	36,5	28,5	27,3	25,2	35,3	43,5	44,6	36,6	34,8
Total	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–
Edat (%)									
Menys de 18 anys	—	0,3	—	—	0,4	0,9	0,1	0,8	0,3
18-24	8,6	6,5	4,6	7,6	5,5	8,9	10,7	5,3	8,9
25-34	27,5	24,8	22,4	22,2	30,4	25,5	25,9	22,0	25,6
35-49	49,6	51,5	51,8	46,5	36,9	43,5	35,9	51,4	47,9
50-64	14,3	16,9	20,9	22,0	22,8	18,4	19,4	20,4	17,0
65 i més	—	—	0,2	1,7	4,1	2,9	7,9	0,1	0,3
Total	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–
Nacionalitat (%)									
Espanyola	30,6	43,3	38,8	45,0	35,2	37,1	47,1	37,4	37,0
Madrid	*6,6*	*11,6*	*9,9*	*13,9*	*10,8*	*8,9*	*17,0*	*10,1*	*8,7*
País Basc	*1,4*	*4,2*	*2,3*	*3,5*	*2,9*	*4,6*	*3,4*	*2,9*	*2,8*
Andalusia	*3,6*	*3,0*	*3,8*	*5,1*	*1,2*	*3,5*	*3,9*	*4,3*	*4,0*
País Valencià	*4,1*	*5,2*	*4,7*	*3,9*	*4,4*	*3,7*	*6,1*	*4,0*	*4,9*
Altres	*14,9*	*19,3*	*18,1*	*18,6*	*15,9*	*16,4*	*16,7*	*16,1*	*16,6*
Estrangera	69,4	56,7	61,2	55,0	64,8	62,9	52,9	62,6	63,0
Francesa	*7,7*	*8,7*	*8,0*	*5,4*	*6,3*	*8,8*	*7,5*	*7,3*	*8,8*
Britànica	*9,9*	*8,0*	*10,3*	*5,7*	*9,3*	*6,3*	*8,2*	*7,0*	*8,7*
Italiana	*6,5*	*7,0*	*5,2*	*6,7*	*7,1*	*3,3*	*4,8*	*4,8*	*5,4*
Alemanya	*7,7*	*4,5*	*4,5*	*5,5*	*4,8*	*6,4*	*3,8*	*6,1*	*5,5*
Nord-americana	*9,8*	*5,3*	*7,4*	*8,0*	*13,3*	*11,3*	*9,4*	*9,0*	*8,9*
Japonesa	*3,0*	*2,0*	*2,9*	*2,7*	*1,9*	*0,9*	*1,2*	*1,9*	*2,3*
Altres	*24,8*	*21,2*	*22,9*	*21,0*	*22,1*	*0,1*	*18,0*	*26,5*	*23,4*
Total	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–
Professió de l'enquestat (%)									
Professional liberal	32,2	28,8	38,7	20,5	37,8	31,7	23,2	23,3	29,8
Alt directiu	11,3	10,3	9,6	17,7	11,8	8,7	13,2	14,7	12,3
Quadres intermedis	10,5	13,8	9,2	6,5	6,1	6,4	8,1	8,0	11,1
Empleat	7,0	8,0	4,4	15,8	8,5	15,4	18,6	6,2	6,5
Tècnic superior	13,6	17,8	22,2	19,4	15,0	12,0	6,7	18,2	15,6
Estudiant	7,5	5,0	4,6	5,9	5,3	8,7	9,4	5,2	7,3
Mestressa de casa	12,9	11,0	7,1	9,5	6,0	8,3	6,3	17,1	12,2
Altres	5,0	5,3	4,2	4,7	9,5	8,9	14,5	7,3	6,3
Total	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–

De l'altra, s'ha suavitzat notablement el ritme de creixement de les pernoctacions, si bé cal matisar que aquesta moderació resulta de la comparació amb el bimestre setembre-octubre de 1996, que ostenta el rècord absolut del nombre de pernoctacions anterior al 1997. Tanmateix, no s'ha de descartar l'inici a mitjà termini d'una fase de creixement molt més pausada, després dels elevats nivells assolits amb la successió durant molts bimestres de taxes de creixement de dos dígits, insòlites en les sèries corresponents a molts d'altres indicadors econòmics.

En total, durant el cinquè bimestre de l'any van visitar i es van allotjar als hotels de Barcelona 555 mil persones que van generar 1,29 milions d'estades. El nombre de pernoctacions acumulades des de començament d'any frega els sis milions, i supera en un 5 per cent el total de les comptabilitzades durant tot el 1995. Aquestes dades semblen garantir que l'any es tancarà amb una xifra de pernoctacions a l'entorn dels set milions. Un resultat excel·lent, que situa Barcelona entre les primeres ciutats europees per nombre de pernoctacions hoteleres, en el grup que està just per darrere de Londres i París.

L'augment de les pernoctacions empeny a l'alça el nivell d'ocupació. Amb una mitjana de 86,7 per cent en termes d'habitacions, sembla consolidar-se una situació estructuralment al límit de la plena ocupació.

Tot i que la successió de resultats positius que ha acompanyat l'evolució de les pernoctacions durant els darrers anys li resta protagonisme enfront d'altres variables que s'han incorporat més recentment al procés de creixement, l'activitat turística continua mereixent un lloc molt destacat entre els indicadors econòmics de la ciutat, tant per la repercussió a nivell d'activitat empresarial, com perquè és un bon reflex de la creixent importància de la posició de Barcelona en el panorama professional i turístic internacional.

Enquesta d'activitat turística a Barcelona. Sèrie homogènia de visitants (continuació)

	st-oc 96	nv-ds 96	gn-fb 97	mç-ab 97	mg-jn 97	jl-ag 97	st-oc 97	1995	1996
Motiu de la visita (%)									
Comercial/Negocis/Professionals	47,6	48,5	47,9	43,5	43,0	27,6	38,4	42,1	43,2
Turisme	30,6	28,3	26,7	33,0	36,8	65,0	39,8	28,0	36,3
Fires	8,1	5,0	12,5	11,8	4,0	0,5	2,1	7,2	5,4
Congressos	4,4	6,0	6,2	6,4	5,2	2,0	6,5	6,6	6,3
Etapa viatge	2,0	4,8	1,8	0,5	2,0	0,1	4,4	7,3	3,4
Motius familiars i acompanyants	0,9	3,3	2,2	3,1	3,3	3,4	2,7	5,6	3,6
Altres	6,4	4,1	2,7	1,7	5,7	1,4	6,1	3,2	1,8
Total	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–
Raons d'elecció de Barcelona* (%)									
Coneixement previ	7,6	19,6	15,9	17,0	10,4	17,7	36,6	14,6	15,7
Per recomanació	16,0	13,0	16,6	17,8	17,0	14,3	10,4	15,6	16,2
Motius familiars i acompanyants	10,8	10,5	10,6	9,5	11,5	5,4	15,7	19,6	12,9
Etapa viatge	32,2	14,4	17,1	13,8	17,2	18,3	19,4	20,2	19,7
Informació (fulletó...)	8,5	13,7	11,7	12,3	8,7	6,1	1,1	6,9	11,5
Recomanació agència viatges	4,2	4,6	2,9	1,5	1,9	1,2	3,5	2,0	2,0
Altres	20,7	24,2	25,2	28,1	33,3	37,0	13,3	21,0	21,2
Total	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–
Repetitivitat de la visita (%)									
No cap vegada	29,7	19,3	16,6	13,8	34,5	38,7	19,9	29,0	29,4
Una vegada o més	70,3	80,7	83,4	86,2	65,5	61,3	80,1	71,0	70,6
Total	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–
Mitjà de transport utilitzat (%)									
Avió	69,9	64,0	76,3	71,5	70,1	54,8	62,8	71,3	67,1
Vehicle propi	18,0	27,5	17,3	18,9	13,3	26,6	18,5	15,5	20,8
Autocar/Autobús	8,7	4,2	2,5	4,2	4,8	7,2	4,8	6,9	6,2
Tren	3,3	3,8	4,0	5,5	9,7	10,5	11,7	5,5	4,8
Altres	0,1	0,5	—	—	2,1	0,9	2,2	0,9	1,1
Total	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–

* Hom només ha enquestat els visitants per motius de turisme i d'etapa de viatge.

Des del punt de vista d'activitat hotelera, la tendència a l'alça de les pernoctacions ha estat un fenomen paral·lel a totes les categories hoteleres, si bé destaca particularment durant el cinquè bimestre el creixement de les pernoctacions als hotels de dues estrelles. Pel que fa a la distribució de les pernoctacions per categories, els establiments de tres i quatre estrelles han allotjat tres de cada quatre visitants, una proporció molt semblant a la que s'obté habitualment a causa del predomini d'aquests establiments sobre el total de l'oferta.

L'augment de les ràtios d'ocupació constitueix un dels aspectes més remarcables de l'evolució de l'activitat hotelera dels darrers bimestres. Donats els successius augments de les pernoctacions —amb un ritme de creixement molt superior al de l'oferta—, és una simple qüestió d'aritmètica comprovar que la proximitat a la plena ocupació és una situació recurrent.

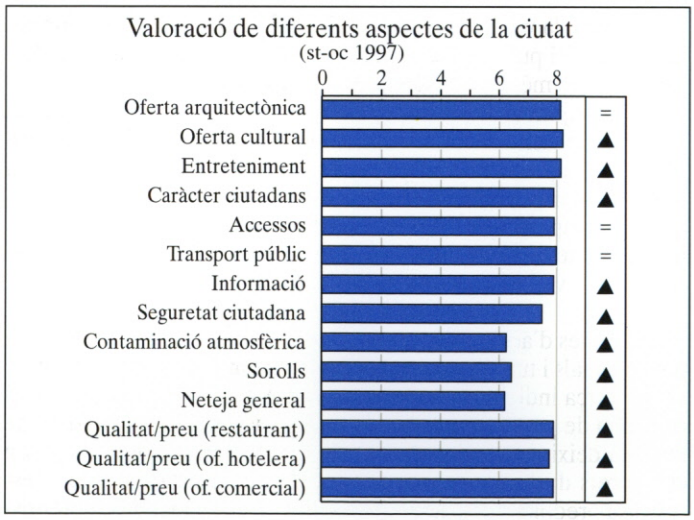
Continua augmentant a bon ritme el nombre de turistes que visiten la ciutat, fins a pràcticament igualar en termes absoluts el col·lectiu de visitants per motius professionals.

Si deixem la visió com a sector d'activitat i passem a una aproximació des del punt de vista d'atractivitat de la ciutat, hem de destacar, un cop més, la creixent importància del col·lectiu de turistes entre el conjunt de visitants. Per primer cop, el nombre de turistes supera el de visitants per motius professionals fora del període estival, quan aquells són sempre majoria. Això ha estat possible pel fort increment detectat durant el bimestre —un 31,4 per cent—, que ha compartit protagonisme amb l'epígraf «d'altres motius» que creix més d'un 40 per cent a causa dels convidats i els professionals que van treballar en el casament reial.

En termes d'acumulats anuals, les xifres de visitants per motius professionals i turístics s'estan apropant com mai no havia succeït, i hi ha força indicis per pensar que el 1997 pot ser l'any en que el col·lectiu de professionals abandoni la seva tradicional posició de liderat i deixi aquest primer lloc als turistes. En qualsevol cas, en els darrers dos anys sembla haver-se consolidat un canvi en l'estructura predominant durant molts anys. La consolidació del turisme com un factor d'atracció de primer ordre té, a més, efectes multiplicadors, donada la bona valoració que fan els turistes de diferents aspectes de la ciutat i de l'efecte contagiós que té aquesta favorable impressió quan els turistes tornen als seus llocs d'origen, segons declaren.

Enquesta d'activitat turística a Barcelona. Sèrie homogènia de visitants (continuació)

	st-oc 96	nv-ds 96	gn-fb 97	mç-ab 97	mg-jn 97	jl-ag 97	st-oc 97	1995	1996
Durada de l'estada mitjana a la ciutat									
Dies	3,1	2,7	2,9	3,3	3,0	3,2	3,0	2,7	2,9
Nits	2,3	1,9	2,2	2,7	2,3	2,6	2,3	1,8	2,1
Acompanyat per (%)									
Sol	42,4	42,7	42,9	28,8	29,6	18,0	13,8	32,5	34,4
Amic/companys	29,5	28,1	30,7	36,6	33,7	31,2	45,5	30,6	30,0
Amb la família	25,8	26,4	24,7	30,1	33,1	46,4	39,0	33,2	31,8
Amb fills	*7,3*	*7,8*	*4,3*	*9,3*	*8,3*	*20,5*	*12,6*	*8,9*	*9,1*
Sense fills	*18,5*	*18,6*	*20,4*	*20,8*	*24,8*	*25,9*	*26,4*	*24,3*	*22,7*
Grup organitzat	0,2	1,0	0,5	3,6	2,1	4,9	3,0	0,9	1,0
Altres	2,1	1,8	1,2	0,9	1,5	0,3	0,0	2,8	2,8
Total	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–
Distribució de la despesa extrahotelera (%)									
Menjar/beguda	70,0	72,0	75,0	65,0	57,0	54,0	56,0	75,8	70,0
Compres	7,0	6,0	3,0	12,0	15,0	15,0	12,0	2,0	4,9
Entreteniment	9,0	11,0	11,0	11,0	13,0	15,0	17,0	8,9	11,3
Transport intern	14,0	11,0	11,0	12,0	14,0	14,0	16,0	13,2	13,6
Altres	—	—	—	—	1,0	2,0	0,0	0,2	0,2
Total	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–	100,–
Valoració dels enquestats sobre els següents punts (Mitjana, sobre la base d'una valoració de l'1 al 10)									
Oferta arquitectònica	8,1	7,9	7,9	8,4	8,3	8,5	8,3	7,9	8,2
Oferta cultural	7,5	7,4	7,4	7,7	8,0	8,3	8,4	7,4	7,7
Entreteniment	7,8	7,7	7,5	7,7	7,8	8,1	8,3	7,7	8,0
Caràcter/amabilitat dels ciutadans	7,0	7,1	7,1	7,7	7,7	8,1	7,9	7,1	7,2
Accessos	7,7	7,7	7,6	7,5	7,8	7,8	7,9	7,4	7,9
Transport públic	7,5	7,3	7,3	7,5	7,9	8,1	8,0	7,3	7,7
Nivell d'informació	6,5	6,6	6,5	6,6	6,8	7,1	7,9	6,5	6,7
Seguretat ciutadana	5,4	5,4	5,5	6,7	6,9	7,2	7,6	5,8	5,9
Contaminació atmosfèrica	4,9	4,8	4,9	5,8	5,6	5,7	6,3	5,0	5,0
Sorolls	4,9	4,8	4,8	5,8	5,2	5,6	6,5	5,0	5,0
Neteja general de la ciutat	4,7	4,7	4,9	5,9	6,5	6,4	6,2	5,0	5,0
Relació qualitat/preu oferta restauració	7,4	7,4	7,4	7,5	7,6	7,5	7,9	7,2	7,4
Relació qualitat/preu oferta hotelera	7,2	7,3	7,2	7,2	7,5	7,3	7,7	7,3	7,3
Relació qualitat/preu oferta comercial	7,4	7,6	7,8	7,4	7,2	7,6	7,9	6,6	7,5



Nota: Els signes de la dreta mostren com ha evolucionat la valoració en relació amb els mateixos mesos de l'any passat.

Per últim, una ullada al perfil del visitant tipus que ve a Barcelona mostra un home estranger de mitjana edat amb una formació acadèmica relativament elevada i bona situació professional. Tot i que aquest és un perfil clarament imposat pel visitant per motius professionals, la progressiva presència i importància de turistes obre una via cap a un perfil molt menys homogeni per la diversitat que aporten els turistes quant a edat, sexe, nivell de renda, professió o procedència.

V. Construcció i mercat immobiliari

Consum de ciment

Consum aparent de ciment

	Província de Barcelona		Catalunya	
	Tones	Núm. índex*	Tones	Núm. índex*
1990	2.613.640	100,–	3.793.304	100,–
1991	2.532.335	96,9	3.652.683	96,3
1992	2.502.844	95,8	3.745.209	98,7
1993	2.145.106	82,1	3.143.324	82,9
1994	2.171.980	83,1	3.202.300	84,4
1995	2.198.691		3.434.545	
1r. tr.	586.265	84,1	913.452	87,4
2n. tr.	601.077	85,4	932.858	89,7
3r. tr.	508.797	85,0	801.002	90,5
4t. tr.	502.552	84,1	787.233	90,5
1996	2.039.171		3.306.759	
1r. tr.	515.619	81,4	804.251	87,7
2n. tr.	566.813	80,1	884.742	86,4
3r. tr.	497.241	79,7	831.806	87,2
4t. tr.	459.498	78,0	785.960	87,2
1997	2.307.581		3.636.946	
1r. tr.	476.934	76,5	776.833	86,5
2n. tr.	602.844	77,9	961.746	88,5
3r. tr.	613.959	82,4	944.667	91,5
4t. tr.	613.844	88,3	953.700	95,9

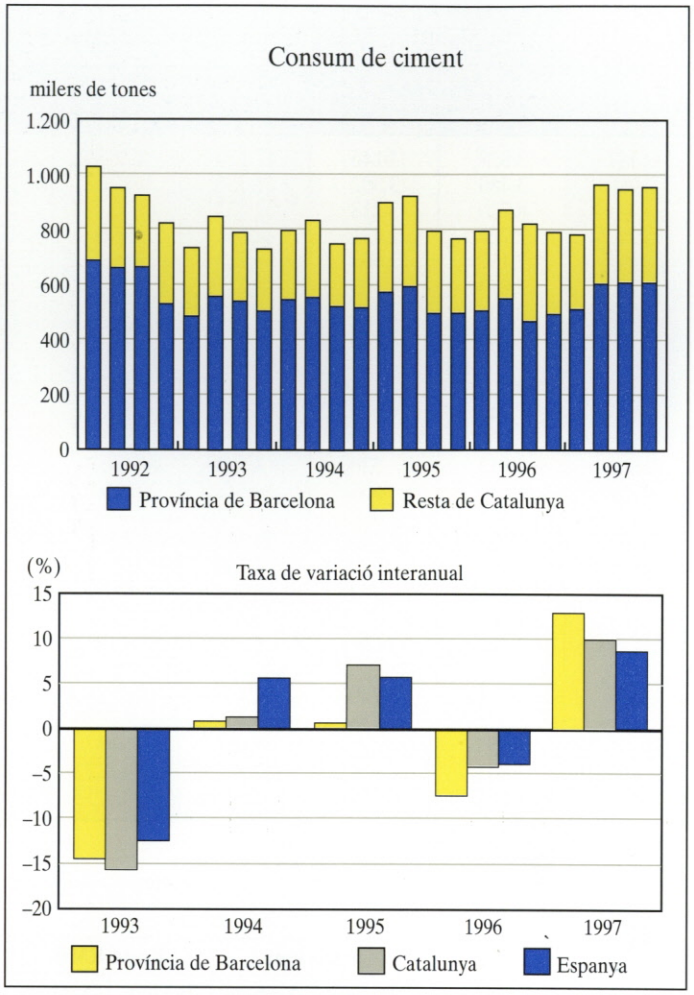
Nota: Les dades dels darrers dotze mesos són provisionals.
* Números índex de l'acumulat dels darrers dotze mesos.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per Oficemen.

Variació (%)	prov. Barcelona	Catalunya
4t. tr. 1997/4t. tr. 1996	33,6	21,3
2n. sem. 1997/2n. sem. 1996	28,3	17,3
1997/1996	13,2	10,0
1996/1995	–7,3	–3,7

Un cop superats els resultats negatius obtinguts el 1996, el balanç d'activitat del sector de la construcció presenta una millora progressiva al llarg del 1997, amb una aportació modesta però positiva al creixement de l'activitat econòmica.

Després que durant la major part del 1996 el sector de la construcció estigués operant amb signes negatius en un context econòmic clarament expansiu propiciat pel bon comportament de la resta de sectors, la represa del dinamisme dels principals indicadors del sector ha permès tancar l'any amb signe positiu, si bé lluny dels excel·lents resultats de la indústria i, en menor mesura, dels serveis.

De la mateixa manera que durant el segon trimestre del 1996 es va interrompre de sobte el creixement del sector i es va iniciar una fase recessiva, durant els mesos centrals del 1997 s'ha iniciat una recuperació ferma i sostinguda del VAB del sector que s'ha revelat especialment intensa durant el darrer trimestre de l'any, tant a Catalunya com a Espanya.



Aquest desfasament en la recuperació, provocat per les restriccions pressupostàries en l'obra pública, s'ha corregit per la millora de les expectatives d'aquest subsector —basades en l'augment del pressupost públic previst pel 1998 en inversió en infraestructures— i, sobretot, per l'extraordinària evolució de la construcció residencial, atenta a una demanda vigorosa estimulada per la important davallada dels tipus d'interès hipotecaris i per la millora de les rendes familiars. Per la seva banda, el subsector de l'edificació no residencial comença a manifestar tímids senyals de recuperació i sembla tancar la fase recessiva iniciada el 1992, gràcies a la reactivació de la construcció industrial i d'oficines que deriva del bon moment del sector industrial i dels serveis.

Són diversos els indicadors d'activitat que mostren aquesta recuperació, molt més intensa del que s'esperava uns mesos enrere. D'una banda, el consum de ciment ha experimentat una ràpida recuperació, fins a assolir unes taxes de creixement desconegudes durant els noranta; en termes interanuals, el creixement estimat pel 1997 se situa en un 13,2 per cent a la província de Barcelona, un 10,0 per cent a Catalunya i un 8,1 per cent a Espanya. Per un altre cantó, les xifres d'ocupació del sector revelen un notable creixement i durant el tercer trimestre la població ocupada del sector augmentà un 14,9 per cent a la província de Barcelona, un 12,5 per cent a Catalunya i un 4,3 per cent a Espanya. Cal sumar a aquests indicadors les excel·lents perspectives per a l'edificació residencial obtingudes via els projectes d'habitatges visats, així com el ja comentat canvi de tendència esperat en la licitació oficial al llarg del 1998.

Construcció d'habitatges[1]

Període	Barcelona		Resta RMB		Regió Metropolitana		Resta Catalunya		Catalunya	
	Iniciats	Acabats	Iniciats	Acabats	Iniciats	Acabats	Iniciats	Acabats	Iniciats	Acabats
1987	3.828	3.146	17.120	12.663	20.948	15.809	26.875	19.618	47.823	35.427
1988	3.480	3.302	21.756	13.221	25.236	16.523	35.632	19.214	60.868	35.737
1989	4.720	3.218	22.532	17.373	27.252	20.591	36.398	25.010	63.650	45.601
1990	2.724	2.431	14.841	15.988	17.565	18.419	19.797	24.105	37.362	42.524
1991	2.157	2.503	14.725	14.403	16.882	16.906	16.468	20.488	33.350	37.394
1992	2.819	4.103	15.217	12.189	18.036	16.292	16.265	14.688	34.301	30.980
1993	2.336	2.708	18.953	15.114	21.289	17.822	14.678	15.857	35.967	33.679
1994	2.756	2.130	22.876	16.720	25.632	18.850	16.810	13.964	42.442	32.814
1995	3.109	2.641	22.161	19.299	25.270	21.940	17.926	14.607	43.196	36.547
1r. tr.	740	950	6.399	4.401	7.139	5.351	5.166	3.422	12.305	8.773
2n. tr.	801	612	6.426	5.288	7.227	5.900	4.790	3.816	12.017	9.716
3r. tr.	913	526	4.524	4.389	5.437	4.915	3.683	3.414	9.120	8.329
4t. tr.	655	553	4.812	5.221	5.467	5.774	4.287	3.955	9,754	9.729
1996	4.088	2.540	25.580	22.316	29.668	24.856	16.676	14.956	46.344	39.812
1r. tr.	997	383	6.930	5.596	7.927	5.979	4.617	3.784	12.544	9.763
2n. tr.	976	763	6.408	6.036	7.384	6.799	4.425	4.508	11.809	11.307
3r. tr.	804	358	5.553	4.499	6.357	4.857	3.757	3.493	10.114	8.350
4t. tr.	1.311	1.036	6.689	6.185	8.000	7.221	3.877	3.171	11.877	10.392
1997	5.314	3.740	32.445	21.817	37.759	25.557	20.542	14.933	58.301	40.490
1r. tr.	940	758	7.452	4.847	8.392	5.605	4.185	3.062	12.577	8.667
2n. tr.	855	1.431	8.003	6.687	8.858	8.118	4.880	4.089	13.738	12.207
3r. tr.	945	589	7.584	4.212	8.529	4.801	3.418	3.568	11.947	8.369
4t. tr.	2.574	962	9.406	6.071	11.980	7.033	8.059	4.214	20.039	11.247

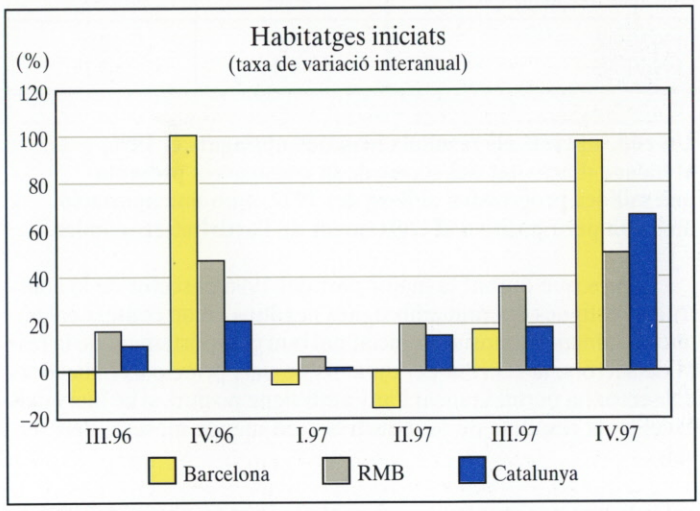
1 Fins a 1994 les dades inclouen reformes i ampliacions.
Nota: no es comptabilitzen els habitatges públics en la seva totalitat.
Font: Explotació dels visats d'obra residencial i dels certificats finals d'obra dels Col·legis d'Aparelladors de Catalunya. Direcció General d'Actuacions concertades, Arquitectura i Habitatge. Generalitat de Catalunya. Elaboració pròpia.

Variació (%)	Barcelona		Resta RMB	
	Iniciats	Acabats	Iniciats	Acabats
4t. tr. 1997/4t. tr. 1996	96,3	–7,1	40,6	–1,8
2n. sem. 1997/2n. sem. 1996	66,4	11,3	38,8	–3,8
1997/1996	30,0	47,2	26,8	–2,2
1996/1995	31,5	–3,8	15,4	15,6

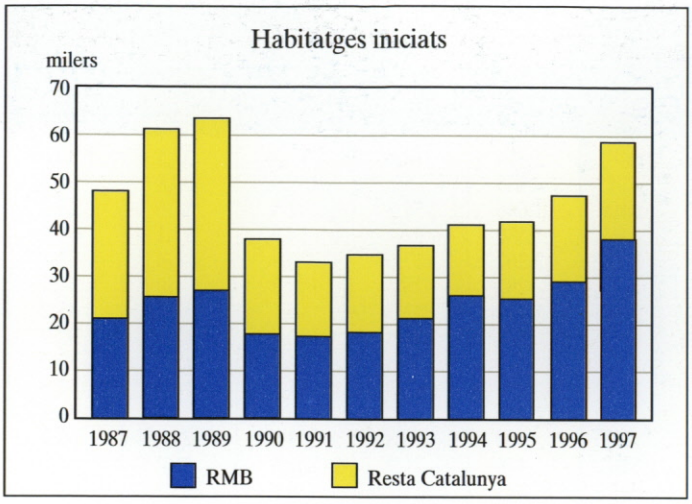
L'embranzida registrada pels habitatges iniciats al llarg del quart trimestre desborda les expectatives de creixement generades durant els primers mesos de l'any i situa la producció de nous habitatges a nivells desconeguts en les darreres dècades, tant a Barcelona com a la regió metropolitana.

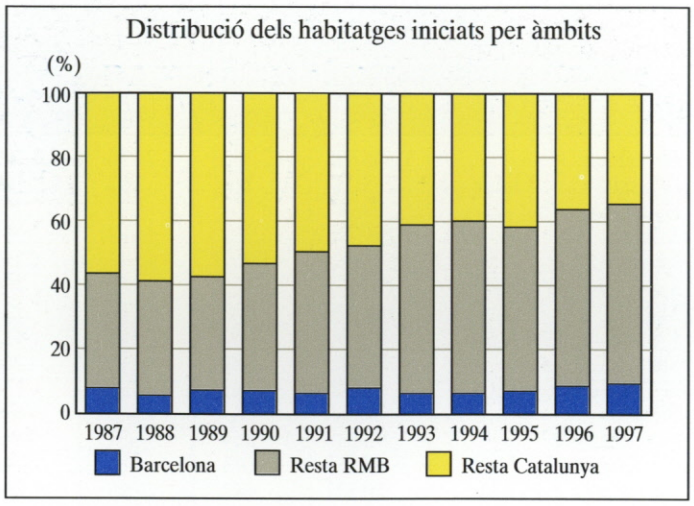
Per bé que les dades que s'anaven coneixent al llarg d'any ja encaminaven les previsions per una línia clarament expansiva, el fort impuls dels habitatges iniciats durant els darrers mesos de l'any ha deixat curtes fins i tot les perspectives més optimistes, i fa explícit així l'excel·lent moment que viu la construcció residencial. Amb augments del 96 per cent a Barcelona, del 50 per cent a la regió metropolitana i del 69 per cent a Catalunya, s'han assolit a tots tres àmbits els volums trimestrals més elevats de la dècada.

D'igual forma, les dades del conjunt de l'any mostren amb la mateixa contundència l'excepcionalitat dels resultats assolits: més de 5.300 habitatges iniciats a Barcelona, prop de 38.000 a la regió metropolitana i gairebé 60.000 a Catalunya. Uns volums de producció que, d'ençà que vàrem iniciar la comptabilització d'aquestes dades, només s'igualen en el cas de Catalunya si ens remuntem a l'any 1989, en plena eclosió de la segona residència.



En relació amb un any enrere, a tots tres àmbits s'han registrat taxes de creixement superiors al 25 per cent, de forma que, tal i com es veu al gràfic adjunt, s'ha intensificat notablement el ritme de creixement de l'actual fase expansiva, iniciada a començament de la dècada. A Barcelona, on per segon any consecutiu el ritme de creixement registrat ha estat el més elevat dels tres àmbits considerats i ha superat el 30 per cent, s'ha doblat la mitjana anual corresponent al període 91-95.





Només resta, per a completar aquesta visió de conjunt de l'evolució de l'any, destacar l'impuls de la construcció d'habitatge protegit, amb una especial menció en el cas de Barcelona, un aspecte que havia quedat desatès durant molt temps i que lentament va recobrant protagonisme. La col·laboració entre grans operadors privats i l'administració pública està fent possible que les xifres d'habitatges protegits —tant els de promoció pública com privada o de preu taxat— deixin de resultar anecdòtiques i constitueixin una proporció significativa de la nova oferta.

La millora de les condicions de finançament, del clima econòmic i de les expectatives de les famílies impulsen la demanda d'habitatges, fet que, al seu torn, constitueix una immillorable base per a l'expansió de l'oferta.

És prou conegut que el comportament expansiu registrat en els darrers anys té les seves arrels en un procés d'estancament dels preus dels habitatges i de reducció del cost de finançament, així com en els ajuts previstos al Pla de l'habitatge, elements tots ells que han contribuït a la recuperació de la demanda i, alhora, han servit de base per a l'expansió de la construcció com a sector de producció. Conèixer, però, què ha motivat aquest revifament tan espectacular durant el 1997 mereix un breu apunt.

Són diversos els factors que poden explicar aquest renovat impuls de la construcció residencial, tot i que, probablement, el que té una influència més decisiva és la solidesa de la demanda. Efectivament, la demanda d'habitatge s'ha vist impulsada, entre d'altres elements, per la notable retallada dels tipus d'interès hipotecaris, amb una disminució de cinc punts des del desembre de 1995. Això ha suposat una disminució mitjana de la quota mensual a pagar en termes nominals d'un vint per cent, un argument molt convincent a l'hora de prendre la decisió de passar d'ésser demanda potencial a demanda efectiva.

Hi ha molts altres elements que han contribuït a l'enfortiment de la demanda. Alguns d'ells s'emmarquen en la millora del clima de confiança de les famílies que deriva del creixement de l'ocupació i de les expectatives de reducció dels nivells de temporalitat, un dels objectius de la darrera reforma laboral. De forma col·lateral, cal afegir l'estalvi acumulat, així com l'espectacular revalorització d'alguns actius financers que ha suposat per algunes famílies un ingrés inesperat que han preferit realitzar parcialment i destinar com a part d'una inversió immobiliària.

Cal situar la millora d'aquestes condicions en un context d'expectatives molt favorables, almenys pel que fa al manteniment dels tipus d'interès i de millora del mercat laboral. Alhora, l'ombra d'un rebrot a l'alça dels preus de venda —que de cap manera s'espera que sigui espectacular, però si prou significatiu com per trencar la tendència esmorteïda dels darrers anys— estimula i avança les decisions de compra. Al seu torn, la proximitat de la implantació de la moneda única està afavorint l'afluència de diner negre cap a la inversió immobiliària.

Les reserves que sorgeixen de cara a les possibilitats d'absorció d'aquesta oferta tan voluminosa per part de la demanda s'aguditzen si es considera que molts d'aquests factors que han impulsat la demanda han de tendir a regularitzar-se en un futur proper. Ni als tipus d'interès els queda molt recorregut a la baixa, ni tampoc la demanda pot continuar indefinidament a l'alça, tota vegada que els propis components demogràfics imposen severes limitacions en un futur pròxim. Tot fa preveure que els volums de producció del 1997 poden situar-se a prop del màxim de l'actual cicle, nivell en el qual es pot mantenir encara un cert temps, sobretot en el cas de Barcelona gràcies a les grans promocions previstes en les àrees de regeneració urbana.

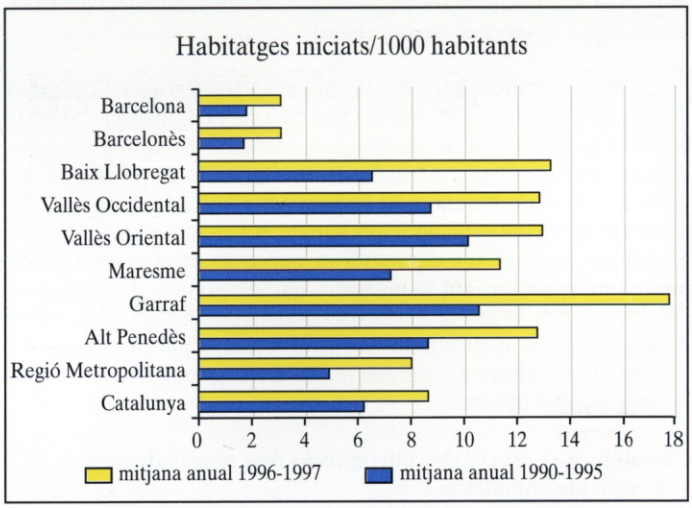
S'estabilitza el procés de concentració dels nous habitatges a la regió metropolitana.

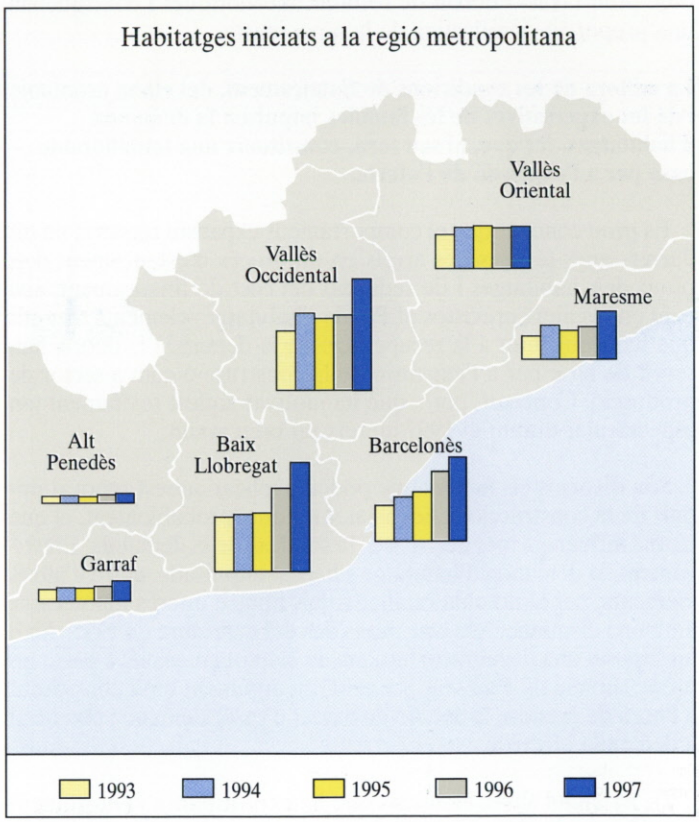
Pels tres àmbits considerats, la distribució dels habitatges iniciats és molt similar a la registrada el 1996: poc més d'un 9 per cent dels iniciats a Catalunya durant el 1997 ho han estat a Barcelona, un 55,7 per cent a la resta de la regió metropolitana, i un 35,2 per cent a la resta de Catalunya. Després de set anys, s'ha frenat el creixement de la proporció d'habitatges iniciats a la regió metropolitana sobre Catalunya. Les dades de 1997 apunten a una consolidació de la proporció assolida, molt més concordant amb les necessitats de la població. Gràcies als ajuts públics a l'adquisició d'habitatge habitual, el desequilibri de la construcció residencial entre la regió metropolitana i la resta de Catalunya ha donat un tomb espectacular: en només set anys el pes de la nova oferta residencial a l'àmbit metropolità en relació amb el total de Catalunya ha augmentat més de vint punts, i actualment dos de cada tres habitatges nous en construcció ho són a una de les set comarques metropolitanes.

Habitatges iniciats als grans municipis de la regió metropolitana*

	Població	Habitatges iniciats					Variacions anuals (%)			
	1996	1993	1994	1995	1996	1997	94/93	95/94	96/95	97/96
Barcelona	1.508.805	2.336	2.756	3.109	4.088	5.314	18,0	12,8	31,5	30,0
l'Hospitalet de Llobregat	255.050	276	292	788	474	765	5,8	169,9	–39,8	61,4
Badalona	210.987	304	773	754	849	1.046	154,3	–2,5	12,6	23,2
Sabadell	185.798	1.219	1.492	1.269	1.486	1.580	22,4	–14,9	17,1	6,3
Terrassa	163.862	1.956	1.612	1.756	1.643	2.262	–17,6	8,9	–6,4	37,7
Santa Coloma de Gram.	123.175	120	86	208	206	283	–28,3	141,9	–1,0	37,4
Mataró	102.018	628	768	723	964	1.400	22,3	–5,9	33,3	45,2
Cornellà de Llobregat	82.490	562	515	412	606	804	–8,4	–20,0	47,1	32,7
Sant Boi de Llobregat	78.005	281	783	746	706	634	178,6	–4,7	–5,4	–10,2
el Prat de Llobregat	63.255	185	191	158	503	516	3,2	–17,3	218,4	2,6
Rubí	54.085	563	1.083	479	750	1.210	92,4	–55,8	56,6	61,3
Viladecans	53.235	569	337	686	505	460	–40,8	103,6	–26,4	–8,9
Granollers	50.951	615	484	293	399	478	–21,3	–39,5	36,2	19,8
Cerdanyola del Vallès	50.503	242	995	1.084	393	447	311,2	8,9	–63,7	13,7
Total municipis >50.000	**2.982.219**	**9.856**	**12.167**	**13.443**	**13.572**	**17.199**	**23,4**	**10,5**	**1,0**	**26,7**
Total RMB	**4.228.048**	**21.289**	**25.632**	**25.270**	**29.668**	**37.759**	**20,4**	**–1,4**	**17,4**	**27,3**
Total Catalunya	**6.090.040**	**35.967**	**42.442**	**43.196**	**46.344**	**58.301**	**18,0**	**1,8**	**7,3**	**25,8**

* Municipis de la RMB que tenen més de 50.000 residents segons el Padró de 1996.
Nota: Fins a 1995 les dades dels municipis inclouen reformes i ampliacions. Per aquesta raó, les variacions entre 1996 i 1995 no són homogènies.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per l'Institut d'Estadística de Catalunya i la Direcció General d'Actuacions concertades, Arquitectura i Habitatge.





Aquest procés de concentració de la nova producció residencial dels darrers anys ha actuat com un factor de reequilibri, després que en l'anterior fase d'expansió la producció d'habitatge estigués concentrada en nuclis de segona residència. Per una banda, el dèficit d'habitatge a algunes zones del continu urbà assegurava l'èxit de col·locació de la producció en aquestes zones de demanda elevada i oferta escassa en termes relatius, un cop estabilitzats els preus i en un context de millora de les condicions de finançament.

Habitatges acabats a la ciutat de Barcelona per tipus de promoció

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1991-97
Total acabats (a + b)[1]	**2.503**	**4.103**	**2.708**	**2.130**	**2.641**	**2.529**	**3.740**	**20.354**
a. Habitatges lliures	2.107	3.844	2.425	1.588	2.377	2.288	2.785	17.414
b. Habitatges protegits (b1 + b2)	396	259	283	542	264	241	955	2.940
b.1. Promoció privada	9	0	1	1	0	0	20	31
b.2. Promoció pública[2]	387	259	282	541	264	241	935	2.909
b.3. Preu taxat	178	676	1.759	1.767	2.402	2.124	1.282	10.188
b.3.1. nou	4	59	207	80	91	108	68	617
b.3.2. usat	174	617	1.552	1.687	2.311	2.016	1.214	9.571
Total habitatges que han rebut ajut públic (b1 + b2 + b3)	**574**	**935**	**2.042**	**2.309**	**2.666**	**2.365**	**2.237**	**13.128**

1 Fins l'any 1995 la xifra d'habitatges acabats incloïa els habitatges amb reformes i ampliacions. A partir de 1996 només inclou l'obra nova.
2 Inclou habitatges de protecció oficial de règim especial.
Font: DGACAH i Col·legi d'Aparelladors.

Habitatges de protecció oficial de nova construcció[1]

	Barcelona	RMB[2]	Resta Catalunya	Catalunya
Iniciats				
1993	19	2.687	4.070	6.757
1994	338	2.691	3.531	6.222
1995	242	3.406	5.633	9.039
1996	257	3.093	3.199	6.292
1r. tr.	184	617	779	1.396
2n. tr.	73	1.242	960	2.202
3r. tr.	0	297	721	1.018
4t. tr.	0	937	739	1.676
1997	1.418	4.769	2.992	7.761
1r. tr.	112	728	791	1.519
2n. tr.	367	1.126	328	1.454
3r. tr.	16	754	972	1.726
4t. tr.	923	2.161	901	3.062
Acabats				
1993	17	948	1.734	2.682
1994	1	1.111	2.381	3.492
1995	130	1.708	3.451	5.159
1996	0	2.984	3.814	6.798
1r. tr.	0	546	1.247	1.793
2n. tr.	0	1.163	543	1.706
3r. tr.	0	684	983	1.667
4t. tr.	0	591	1.041	1.632
1997	255	3.043	2.929	5.972
1r. tr.	100	479	562	1.041
2n. tr.	24	951	844	1.795
3r. tr.	28	734	802	1.536
4t. tr.	103	879	721	1.600

1 Fins a 1994 les dades inclouen reformes i ampliacions.
2 Fins a 1994 les dades corresponen a la Regió I.
Font: Direcció General d'Actuacions concertades, Arquitectura i Habitatge. Generalitat de Catalunya.

Habitatges de promoció pública

	Barcelona	RMB[1]	Resta Catalunya	Catalunya
Iniciats				
1993	619	1.912	653	2.565
1994	693	2.457	586	3.043
1995	623	1.489	190	1.679
1996	481	947	338	1.285
1997	410	449	6	455
Acabats				
1993	302	838	217	1.055
1994	538	1.294	244	1.538
1995	219	967	575	1.542
1996	170	913	373	1.286
1997	667	1.038	125	1.163

1 Fins a 1995 les dades corresponen a la Regió I.
Font: Direcció General d'Actuacions concertades, Arquitectura i Habitatge. Generalitat de Catalunya.

D'altra banda, i per bé que en termes absoluts la població de la regió metropolitana no hagi registrat variacions espectaculars en els darrers anys, s'han detectat importants moviments de redistribució intermunicipal de la població que han estat convenientment reflectits en el darrer padró. Molts dels municipis que disposaven de sòl apte i qualificat per a construir habitatges han trobat en el Pla de l'habitatge el millor estímul per a produir tant blocs de pisos com habitatges unifamiliars que, posteriorment, han actuat com a factor d'atracció de nova població resident.

Projectes d'habitatges visats pel Col·legi d'Arquitectes (Província de Barcelona)

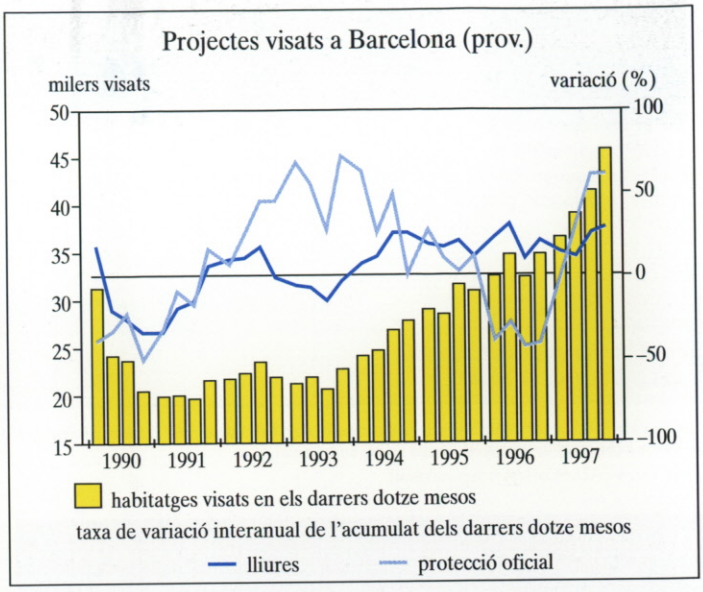
Període	Habitatges		
	Total	Lliures	Protecció oficial
1983	16.188	10.227	5.961
1984	13.644	8.014	5.630
1985	15.260	9.104	6.156
1986	11.621	7.965	3.656
1987	17.919	12.577	5.342
1988	26.330	22.819	3.511
1989	32.942	30.222	2.720
1990	20.489	19.203	1.286
1991	21.570	20.077	1.493
1992	21.868	19.687	2.181
1993	22.730	18.925	3.805
1994	27.744	23.929	3.815
1995	30.884	26.641	4.243
1r. tr.	7.547	5.660	1.887
2n. tr.	6.801	6.285	516
3r. tr.	10.154	9.034	1.120
4t. tr.	6.382	5.662	720
1996	34.758	32.351	2.407
1r. tr.	9.099	8.466	633
2n. tr.	9.066	8.623	443
3r. tr.	7.780	7.167	613
4t. tr.	8.813	8.095	718
1997	45.855	38.943	3.912
1r. tr.	10.894	9.730	1.164
2n. tr.	11.518	10.203	1.315
3r. tr.	10.238	6.525	713
4t. tr.	13.205	12.485	720

Font: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. Elaboració pròpia.

Variació (%)	Projectes visats		
	Total	Lliures	Protecció oficial
4t. tr. 1997/4t. tr. 1996	49,8	54,2	0,3
2n. sem. 1997/2n. sem. 1996	41,3	24,6	7,7
1997/1996	31,9	29,6	62,5
1996/1995	12,5	21,4	–43,3

El Vallès Occidental i el Baix Llobregat concentren un de cada tres habitatges iniciats durant el 1997 a Catalunya.

Tal com és habitual en els darrers anys, aquestes dues comarques constitueixen, juntament amb el Barcelonès, el motor de l'edificació residencial a Catalunya. Entre totes tres, pràcticament concentren la meitat del total d'iniciats. Deixant de banda el cas del Barcelonès, que segueix una dinàmica pròpia dominada per la situació de pràctica saturació de l'espai lliure apte per a ús residencial, l'evolució de les altres dues comarques invita a valorar la importància de la seva estratègica ubicació, l'extensa i diversa base industrial i de serveis de què disposen, així com la creixent atractivitat com a nuclis residencials que estan desenvolupant gràcies a la millora de les comunicacions viàries i ferroviàries.



Aquests elements són els que han permès que totes dues comarques guanyin residents de forma ininterrompuda, amb augments que s'han intensificat segons revela el padró de 1996 al voltant del 5,5 per cent en ambdós casos en relació amb el cens de 1991. Aquests augments de població s'han de col·locar al costat dels augments en la producció d'habitatges; a totes dues comarques la producció del 1997 supera els 9.600 habitatges, triplicant —en el cas del Baix Llobregat— i duplicant —en el del Vallès Occidental— els iniciats durant el 1990.

La resta de comarques metropolitanes també ha seguit al llarg del 1997 una tendència expansiva, que va des dels espectaculars creixements del Maresme —44 per cent— o el Garraf —42,5 per cent—, fins als més modestos de l'Alt Penedès o el Vallès Oriental. Aquesta darrera sembla haver-se estancat durant els darrers quatre anys amb uns volums de producció propers als 3.600 habitatges, i es veu superada per primer cop durant el darrer exercici pel Maresme que, amb més de 4.000 habitatges, dobla la dotació mitjana anual del període 1990-93.

Les evolucions registrades als nuclis de població més grans de la regió metropolitana —en el quadre adjunt apareixen els que en el padró de 1996 superaven els 50.000 habitants—, no desentonen de la resta de resultats. En conjunt, han augmentat un 26,7 per cent en relació amb el 1996, i destaquen Sabadell, Terrassa, Mataró, Rubí i Badalona com els que registren un volum de producció més notable, tots ells per sobre dels 1.000 habitatges iniciats.

Llicències d'obres

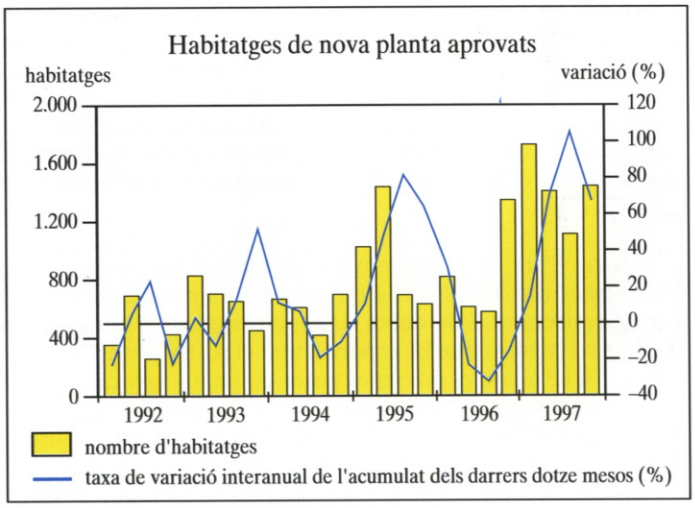
Sostre previst a les llicències d'obres aprovades (m²)

	Sostre nou							Reforma i Ampliació	Total[2]
	Residencial	Aparcament	L. comercials	Oficines	Equip. i hotels	Indúst. i altres	Total nou[1]		
1988	275.752	210.327	59.141	56.149	32.542	47.953	681.864	140.903	822.767
1989	480.800	403.524	174.196	79.260	59.436	94.756	1.291.972	114.772	1.406.744
1990	451.787	629.003	241.413	267.339	301.827	111.789	2.003.158	202.625	2.205.783
1991	252.847	435.874	122.016	202.940	127.512	55.567	1.196.756	147.425	1.344.181
1992	192.105	278.695	110.557	86.292	82.541	50.917	801.107	194.087	995.194
1993	286.341	507.874	119.905	105.890	106.016	57.222	1.183.248	375.741	1.558.989
1994	230.622	355.673	70.140	14.975	58.245	30.403	760.058	243.554	1.003.612
1995	337.926	430.047	193.079	11.795	56.219	37.633	1.066.699	304.241	1.370.940
1996	298.914	202.588	86.594	19.358	39.660	16.612	663.726	325.598	1.080.468
1r. tr.	49.862	38.157	10.729	29	12.442	5.765	116.984	85.274	220.135
2n. tr.	50.611	39.908	14.429	1.181	7.349	3.083	116.561	62.242	210.373
3r. tr.	55.035	57.595	14.639	14.927	10.493	2.008	154.697	39.027	214.728
4t. tr.	143.406	66.928	46.797	3.221	9.376	5.756	275.484	139.055	435.232
1997	555.174	437.184	230.673	22.627	56.765	108.859	1.411.282	325.982	1.737.264
1r. tr.	162.507	86.336	35.199	600	32.993	29.712	347.347	84.005	431.352
2n. tr.	135.269	50.389	29.799	6.858	4.698	11.771	238.784	107.250	346.034
3r. tr.	119.871	50.496	40.545	4.820	17.676	29.908	263.316	80.959	344.275
4t. tr.	137.527	249.963	125.130	10.349	1.398	37.468	561.835	53.768	615.603

1. Fins l'any 1991 inclou el sostre de nova planta dels projectes d'ampliació.
2. A partir de 1996 canvia la classificació per usos i en els diferents epígrafs es comptabilitzen els usos assignats per plantes. El total recull la resta d'usos i per això és superior al sostre nou més el de reforma i ampliació. Les dades dels darrers dotze mesos són provisionals.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades pel Servei de Control de l'Edificació de l'Ajuntament de Barcelona.

Habitatges i places d'aparcament

	Habitatges			Places d'aparcament
	nous	amp. i reforma	total	
1992	1.815	98	1.913	11.499
1993	2.761	689	3.450	19.609
1994	2.483	349	2.832	14.202
1995	3.978	927	4.905	15.642
1996	3.400	1.053	4.453	6.521
1997	5.684	1.876	7.560	15.199
1r. tr.	1.724	386	2.110	3.566
2n. tr.	1.399	669	2.068	2.229
3r. tr.	1.126	185	1.311	1.702
4t. tr.	1.435	636	2.071	7.702

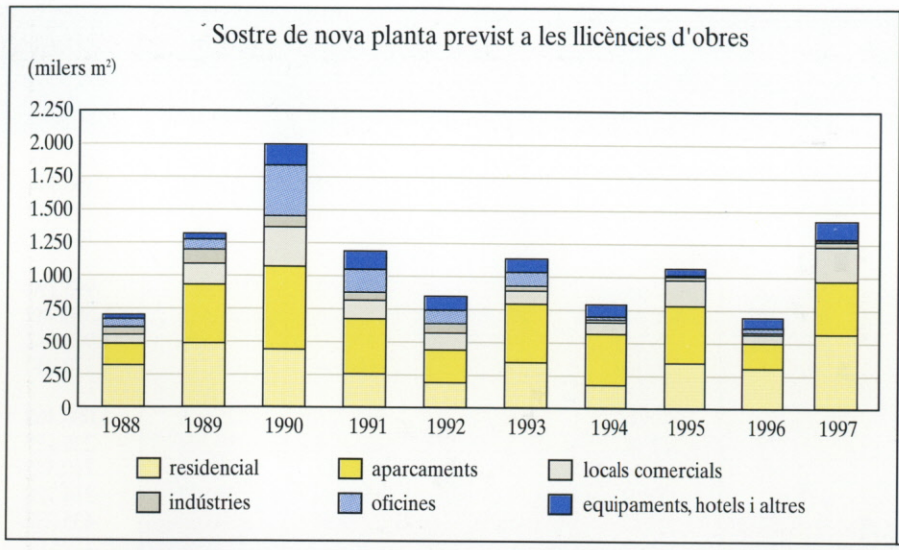


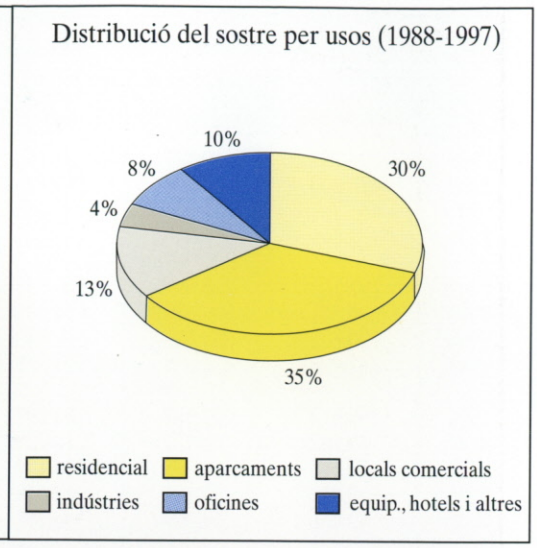
La forta expansió del sostre aprovat a les llicències al llarg de l'any culmina amb un trimestre extraordinari que col·loca el 1997 en un lloc destacat en la història recent de l'edificació a la ciutat.

Efectivament, per bé que durant els primers trimestres ja es perfilava amb claredat que es tractava d'un any de sòlida recuperació de la superfície prevista a les llicències, les dades del darrer trimestre han deixat curtes les perspectives més optimistes; amb més de 615.000 m² de sostre total previst, constitueix la tercera dotació trimestral més elevada en els darrers deu anys, i dobla el volum de sostre mitjà trimestral previst durant el període 1991-96.

En conjunt, l'any s'ha tancat amb l'aprovació de més de 1,7 milions de m², dels quals 1,4 milions corresponen a sostre de nova planta. Precisament, és el sostre destinat a la nova construcció el que ha experimentat un impuls més notable, fins a doblar la dotació prevista l'any anterior. Per contra, els poc més de 325.000 m² de sostre destinat a reformes i ampliacions suposen una lleu retracció en relació amb la superfície aprovada pel mateix concepte l'any 1996 si es considera la totalitat d'usos.

Retrospectivament, aquest ha estat un any singular des que es començaren a comptabilitzar les llicències d'obres majors. En termes quantitatius, és el segon més important després del 1990, quan s'aprovaren molts dels expedients residencials i d'equipaments corresponents a les obres olímpiques, a banda de molts d'altres corresponents a oficines. El gràfic adjunt mostra clarament com s'escapa als nivells habituals dels sis anys anteriors, caracteritzats per una evolució oscil·lant produïda més per l'aparició de grans projectes en moments puntuals —com els expedients corresponents a Glòries, el Port Vell o l'Illa Diagonal, per exemple— que per la pròpia conjuntura constructiva.





Les bones perspectives d'absorció de nous habitatges, recolzades en unes condicions de finançament molt favorables, animen els promotors a construir a uns nivells desconeguts des dels setanta.

Després d'aquestes dues etapes tan diferents (intensificació i concentració d'edificació en la preparació de la ciutat olímpica en el període 1989-1991, i atonia constructiva alterada esporàdicament per l'aprovació d'algun projecte de gran envergadura durant el període 1992-1996), l'any 1997 pot representar una nova etapa caracteritzada en un primer moment per l'eclosió d'un bon nombre de projectes residencials escampats arreu de la ciutat. És, evidentment, un model d'expansió molt diferent als dos esmentats anteriorment, que contribueix a alleujar un aspecte molt desatès des de mitjans dels vuitanta com havia estat la provisió d'habitatge nou a la ciutat.

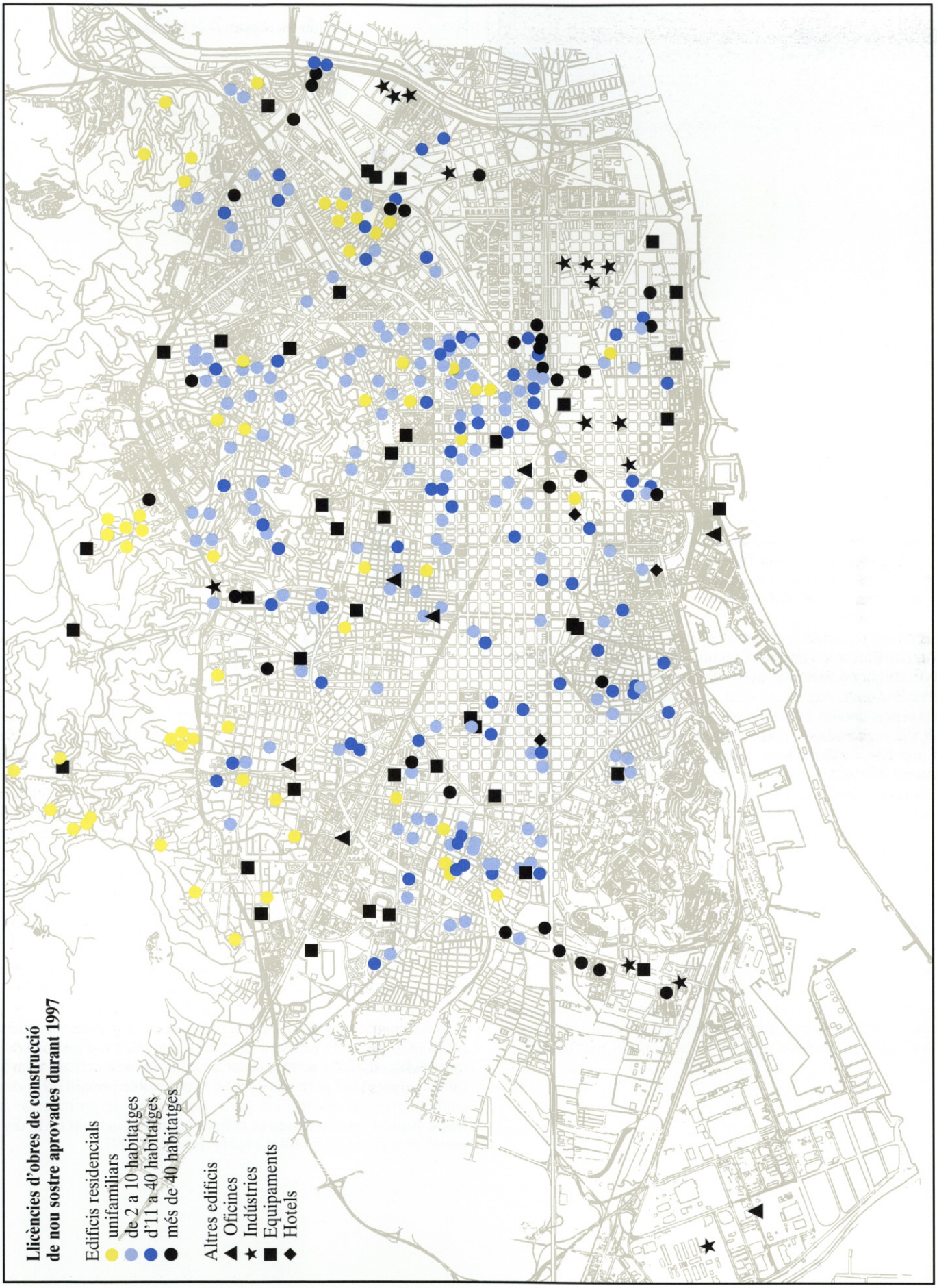
A hores d'ara, no és cap novetat destacar el bon moment que viu la construcció d'edificis a Barcelona i, en particular, la construcció residencial. Sens dubte, és aquest segment el protagonista del fort creixement que ha experimentat el sostre previst a les llicències, si bé a la seva ombra el sostre destinat a aparcaments i a locals comercials també ha seguit una línia ascendent. El radical canvi d'escenari que s'ha produït amb la millora de les condicions d'accés a l'habitatge en els darrers anys ha impulsat la promoció d'habitatges nous a uns nivells desconeguts des dels anys setanta, fins a sumar 5.684 habitatges previstos a les llicències aprovades durant el 1997, una xifra que marca un màxim relatiu i que supera àmpliament els habitatges previstos durant el 1989 i el 1990, quan s'aprovaren les diverses promocions de les dues Viles Olímpiques.

Paral·lelament, els habitatges pels quals s'ha sol·licitat permís d'obres d'ampliació i reforma durant el 1997 han superat els 1.800, una xifra superior en un 78,2 per cent a la de l'any anterior i que s'aproxima al conjunt d'habitatges reformats o ampliats entre el 1992 i el 1995. Aquest augment és un reflex del creixent interès per la rehabilitació d'habitatges que comença a estendre's entre els particulars, enfocada per aquests darrers tant a mantenir el valor d'ús com patrimonial dels immobles, així com a la forta demanda d'habitatges enfront d'altres usos.

Si deixem de banda el sostre residencial i ens centrem en la resta d'usos —que sumen un 60 per cent del total del sostre nou previst—, hem de recórrer un cop més a qualificar els resultats del 1997 com d'excepcionals. En primer lloc, pel volum de sostre considerat —més de 850.000 m²— i, en segon lloc, perquè des de l'any 1989 no s'havia registrat una expansió tan generalitzada. Amb l'excepció del sostre destinat a la construcció de nous hotels, la resta d'usos experimenten creixements molt elevats, espectaculars en el cas de la indústria, els aparcaments i els locals comercials.

Sens dubte, i malgrat la trajectòria a l'alça que registraven aquests dos darrers epígrafs durant els primers trimestres de l'any, la major contribució a la seva expansió prové de l'aprovació de l'expedient de Diagonal Mar corresponent exclusivament a aquests usos: en total, són gairebé 190.000 m² de sostre destinat a aparcaments i poc més de 100.000 m² per al centre comercial. Pel conjunt de l'any, tots dos epígrafs representen gairebé la meitat del total de sostre nou previst a la ciutat.

Una bona mostra de la distribució territorial dels expedients aprovats durant el 1997 es palesa en el mapa adjunt. A banda que des que es va iniciar la comptabilització de llicències mai no s'havia obtingut un mapa tan dens, mai han estat tampoc tan escampats pels deu districtes de la ciutat. L'extraordinària proliferació de promocions residencials petites i mitjanes omple la trama urbana de punts a un nivell desconegut en les darreres dècades.



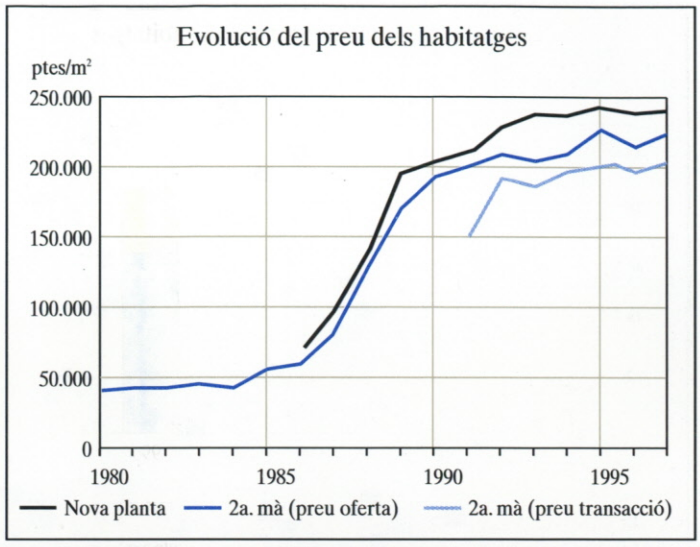
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades pel Servei de Control de l'Edificació de l'Ajuntament de Barcelona.

Evolució dels preus al mercat immobiliari: habitatges i places d'aparcament

Evolució dels preus al mercat immobiliari residencial

Període	Preu de venda (ptes./m²)				Preu de lloguer (ptes./m²/mes)
	Nova planta	Segona mà			
		Preu d'oferta	Preu transacció	Preu ponderat	
1986	70.852	57.814			315
1987	94.994	79.456			356
1988	141.090	132.815			468
1989	190.543	163.205			653
1990	203.274	195.829			822
1991	213.920	205.465	150.554	169.564	1.005
1992	229.614	214.459	190.107	201.959	1.109
1993	234.238	207.501	184.900	199.701	1.031
1994	233.907	212.757	197.475	208.405	954
1995	243.027	227.409	203.962	215.682	919
1996	238.474	218.196	198.462	210.466	903
1997	240.787	227.960	204.012	215.045	904

Font: Tecnigrama, Departament d'Estudis Fiscals de l'Ajuntament de Barcelona, Forcadell, A. Jover, Cambra de la Propietat Immobiliària i elaboració pròpia.



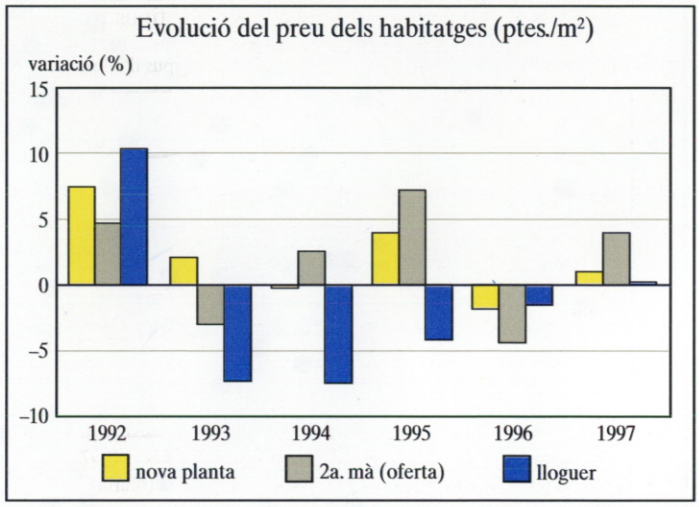
Font: Tecnigrama, Departament d'Estudis Fiscals de l'Ajuntament de Barcelona i Forcadell.

L'evolució recent dels preus dels habitatges

La pressió de la demanda i les expectatives de col·locació de l'oferta converteixen els discrets augments de preus de 1997 en el punt d'inici d'una nova fase de recuperació, que previsiblement serà molt moderada pel pes dels habitatges protegits sobre el total d'oferta nova.

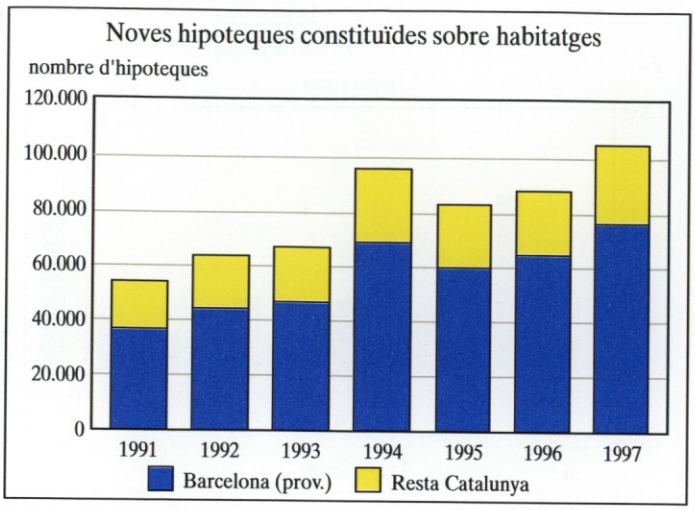
L'evolució registrada pels preus al mercat immobiliari residencial nou de Barcelona durant la segona meitat del 1997 s'emmarca dins de les coordenades de moderació que l'han caracteritzat els darrers cinc anys. Ara bé, el suau augment de preus detectat durant la segona meitat de l'any mostra la continuïtat de la tendència a l'alça ja registrada durant els primers mesos, i evidencia l'inici d'un canvi de tendència en el sector. Malgrat que els creixements dels preus han estat per sota de l'evolució de l'IPC, aquesta temperada represa del creixement al llarg del 1997 confirma que els resultats del 1996 —una davallada en termes nominals de l'1,9 per cent—, foren una reacció sense continuïtat al sobtat augment detectat el 1995.

Així, el preu mitjà assolit pels habitatges nous en el conjunt de la ciutat ha estat de 242.463 ptes./m² durant el segon semestre de l'any, amb una variació interanual de l'1,7 per cent. Pel conjunt de l'any, el preu mitjà s'ha situat en 240.787 ptes./m², amb una variació acumulada de l'1 per cent. Aquesta evolució general moderadament alcista prové d'un comportament molt desigual per districtes, que serà analitzat més endavant. A grans trets, s'ha produït una pressió a l'alça dels preus als districtes que estan per sobre de la mitjana i una contenció als districtes amb mitjanes de preus més baixos.

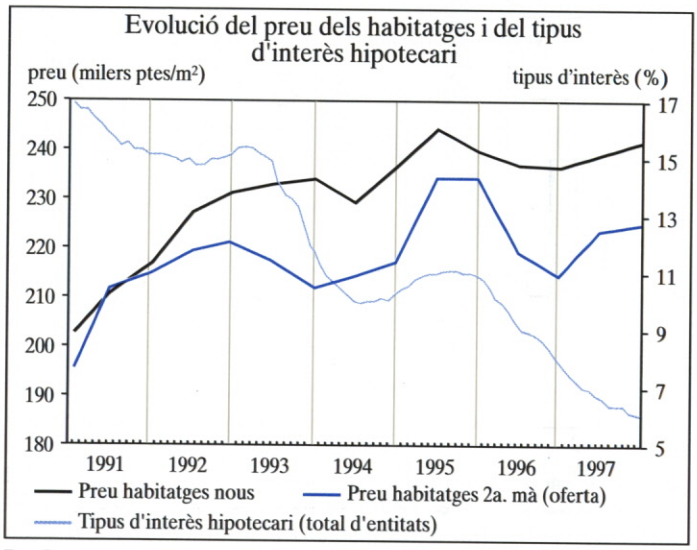


Per bé que es pot discutir si són aquests resultats del 1997 els que marquen l'inici del canvi de tendència o si la línia de creixement es va iniciar dos anys enrere —amb la corresponent interrupció del 1996—, el fet és que hi ha un cert consens en creure que s'està deixant enrere l'etapa d'esmorteïment —amb davallades en termes reals— que seguí la fase alcista dels preus, espectacular durant la segona meitat de la passada dècada i molt més temperada a començament de la present. Amb la confirmació de la continuïtat de la tendència a l'alça, sembla obrir-se una nova etapa de creixement moderat per als propers anys que difícilment es concretarà, però, en augments espectaculars dels preus.

El fet que permet descartar un comportament inflacionari dels preus és la prevista irrupció a curt termini al mercat d'un considerable volum d'oferta nova a preus assequibles que actuarà com a fre a l'augment del preu mitjà, si bé la previsible pressió de la demanda permetrà orientar els preus de la resta de promocions a l'alça. Aquest fenomen, que es reflecteix en un augment de la dispersió dels preus, ja ha estat visible durant el 1997.

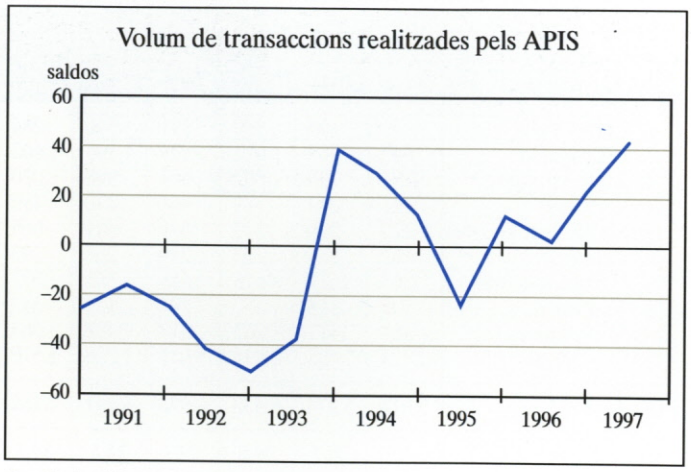


Nota: Les dades de 1997 són provisionals.
Font: DGACAH (Direcció General d'Actuacions Concertades, Arquitectura i Habitatge), a partir de dades de l'INE.



Font: Banco de España, Tecnigrama, Departament d'Estudis Fiscals de l'Ajuntament de Barcelona i elaboració pròpia.

En el segment de segona mà, els augments han estat més intensos, tant en el cas del preu d'oferta com de transacció. En tots dos casos, els increments han superat lleugerament els de l'IPC, i tornen a mostrar variacions més extremes que en el cas dels nous, tal com succeí l'any anterior, quan la davallada dels habitatges de segona mà fou molt més notòria que en els de nova planta. Les diferències metodològiques en el procés de recollida i tractament de dades en els dos segments del mercat —primera i segona mà— fan d'aquest darrer un mercat més volàtil i receptiu als canvis de tendència, especialment quan són a l'alça.



Font: Dades dels APIS facilitades per la DGACAH.

Aquest augment de preus detectat al segment d'habitatges de segona mà revela com aquest participa, abans fins i tot que el d'habitatge nou, de les favorables expectatives d'absorció de l'oferta per part de la demanda que han caracteritzat el mercat immobiliari durant el 1997. Aquestes expectatives favorables fan compatibles el més que notable augment de l'oferta nova —un 18,7 per cent en termes d'habitatges— amb aquest moderat creixement dels preus en els dos segments.

L'enfortiment de la demanda, originat tant per la via de la millora de la capacitat econòmica de les famílies com de les condicions de finançament del mercat, es tradueix en un notable augment del nombre de transaccions realitzades i d'hipoteques constituïdes.

Efectivament, hi ha dos termes que afecten per igual el segment nou i el de segona mà i que sintetitzen amb precisió l'evolució del mercat immobiliari residencial a Barcelona al llarg del 1997: expectatives i dinamisme. Un dinamisme observat durant els darrers trimestres —particularment destacable pel notable augment del nombre de transaccions realitzades i de les hipoteques constituïdes—, que genera unes expectatives que permeten confiar als promotors en una absorció relativament ràpida de l'oferta, i que es basen en la bona reacció de la demanda a la millora tant de les condicions de mercat com de la pròpia capacitat econòmica de les famílies.

Els aspectes que han alimentat suficientment les expectatives dels promotors com per decidir-se a augmentar l'oferta de forma tan notable s'han de cercar en la recuperació de la demanda. Un revifament que n'afecta tots els segments, ja que aquesta millora del clima de confiança anima tant l'oferta de més qualitat situada a les àrees de més alt estànding com la ubicada als districtes amb preus més baixos.

Evolució de l'oferta d'habitatges de nova planta[1]

Districte	1992	1993	1994	1995	1996	1997
1. Ciutat Vella	79	195	180	191	340	284
2. L'Eixample	540	777	622	929	1.105	1.602
3. Sants-Montjuïc	784	733	802	674	908	1.020
4. Les Corts	121	242	349	461	470	450
5. Sarrià-Sant Gervasi	220	290	227	489	601	665
6. Gràcia	162	286	223	249	268	293
7. Horta-Guinardó	563	619	575	559	561	372
8. Nou Barris	105	118	157	124	322	343
9. Sant Andreu	367	411	263	253	428	563
10. Sant Martí	2.873	2.603	3.035	3.047	1.238	1.570
Barcelona	**5.814**	**6.274**	**6.433**	**6.976**	**6.241**	**7.162**
Habitatges/promoció	**32,5**	**26,7**	**29,5**	**29,7**	**20,1**	**19,5**

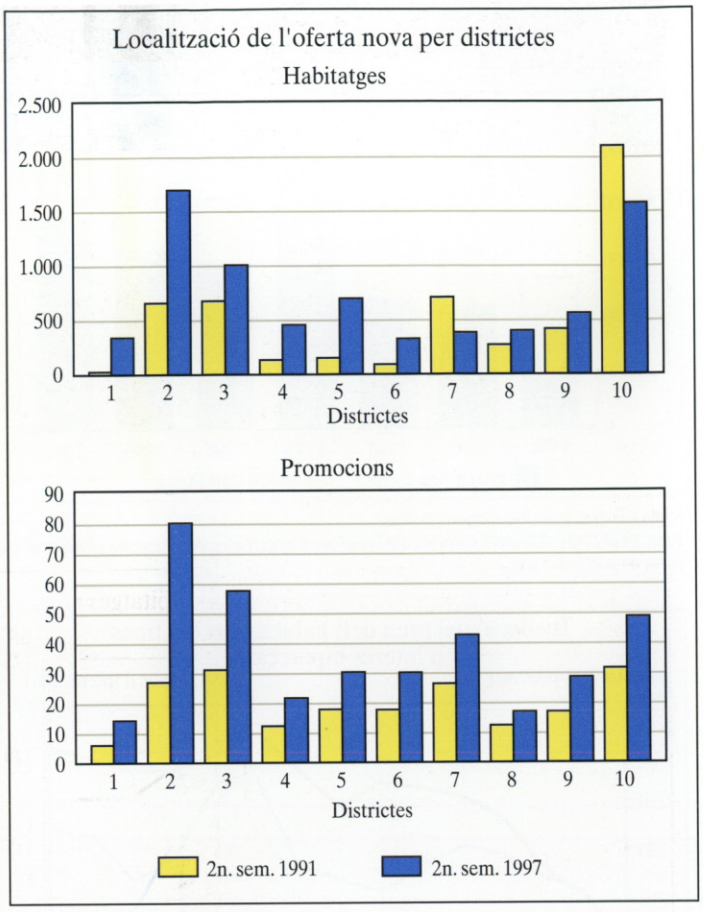
1 Oferta referida al segon semestre de cada any.
Font: Tecnigrama i elaboració pròpia.

Tipologia de les noves promocions (2n. sem. 1997)

Districte	Tipologia de les promocions (%)			Dimensió mitjana (habitatges/promoció)
	Unifam.	Multifam.	Total	
1. Ciutat Vella	0,0	100,0	100,–	20,3
2. L'Eixample	1,3	98,8	100,–	20,0
3. Sants-Montjuïc	5,3	94,7	100,–	17,9
4. Les Corts	4,8	95,2	100,–	21,4
5. Sarrià-Sant Gervasi	6,7	93,3	100,–	22,2
6. Gràcia	13,3	86,7	100,–	9,8
7. Horta-Guinardó	9,5	100,0	100,–	8,9
8. Nou Barris	0,0	100,0	100,–	21,4
9. Sant Andreu	0,0	100,0	100,–	20,1
10. Sant Martí	0,0	100,0	100,–	32,0
Barcelona	**4,3**	**95,9**	**100,–**	**19,5**

Font: Tecnigrama i elaboració pròpia.

Els principals elements que han contribuït a aquest enfortiment de la demanda es poden resumir en els següents punts: a) La millora de les condicions d'accés que s'ha registrat per la progressiva davallada del tipus d'interès i per l'augment de la capacitat econòmica de les famílies, resultant de la millora de l'ocupació, de l'estalvi acumulat, de la revalorització d'alguns actius financers, i dels bons resultats de les empreses; b) El tractament fiscal —més que favorable per alguns nivells de renda i en comparació amb el lloguer— de què gaudeix l'adquisició d'habitatge habitual; c) L'estancament dels preus de venda en termes reals en els darrers anys; i, més col·lateralment, d) La diversificació i ampliació dels productes hipotecaris fins a contemplar períodes de carència o finançar la totalitat de l'import de l'habitatge; e) Els ajuts previstos al Pla de l'habitatge, encara que a Barcelona tenen una incidència menor que a d'altres llocs; i, f) L'aflorament de diner negre abans de l'entrada en vigor de l'euro.



Font: Tecnigrama i elaboració pròpia.

La confluència d'aquests factors ha provocat un augment espectacular tant de les transaccions realitzades com del nombre d'hipoteques constituïdes i del volum de crèdit concedit per a l'adquisició d'habitatge principal. En particular, les declaracions dels Apis revelen una sòlida recuperació del volum d'operacions de compravenda realitzades, amb un augment superior al 20 per cent i amb unes perspectives pels propers mesos encara més optimistes; aquesta recuperació és especialment destacable en la franja d'habitatges de segona mà de menys de 20 milions i inferiors als 120 m^2 de superfície.

Aquestes declaracions dels Apis són plenament coincidents amb el creixement detectat del nombre d'hipoteques constituïdes sobre habitatges, que també ha experimentat un creixement a l'entorn del 20 per cent en relació amb les constituïdes l'any 1996, tant a Catalunya com a la província de Barcelona. En total, durant el 1997 s'han signat el doble d'hipoteques de les concedides pel sistema bancari el 1991 a tots dos àmbits.

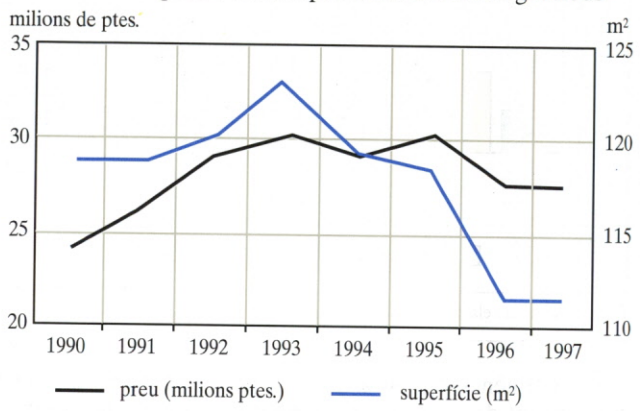
Preu dels habitatges de nova planta

(2n. semestre 1997)

Districte	Superfície mitjana (m² construïts)	Preu de venda (ptes./m²)		Preu de venda dels habitatges (milers ptes.)		
		preu mitjà	variació[1] (%)	mitjà	màxim	mínim
1. Ciutat Vella	106,8	218.029	2,4	23.300	40.000	11.900
2. L'Eixample	105,8	259.893	4,9	27.100	55.000	13.000
3. Sants-Montjuïc	101,9	209.486	–2,6	20.900	44.000	11.600
4. Les Corts	134,6	265.763	1,8	38.500	235.000	12.000
5. Sarrià-Sant Gervasi	162,1	394.005	5,8	65.500	117.000	11.900
6. Gràcia	115,1	233.784	1,7	26.300	45.000	14.600
7. Horta-Guinardó	112,2	223.104	2,8	24.500	45.000	15.000
8. Nou Barris	99,3	207.580	–0,3	20.500	27.800	12.000
9. Sant Andreu	102,8	202.330	3,2	20.700	35.600	14.000
10. Sant Martí	100,8	212.814	–1,1	21.200	40.000	13.500
Barcelona	**111,8**	**242.463**	**1,7**	**27.900**	**235.000**	**11.600**

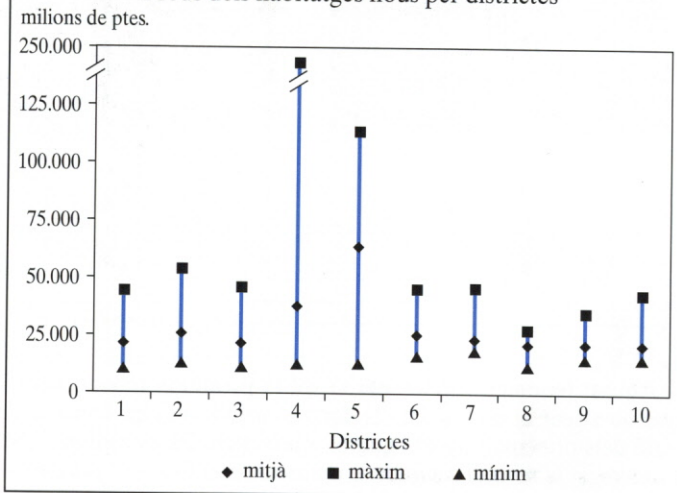
1 Variació (2n. semestre 1997/2n. semestre 1996).
Font: Tecnigrama i elaboració pròpia.

Evolució del preu i de la superfície dels habitatges nous



Font: Tecnigrama i elaboració pròpia.

Preus dels habitatges nous per districtes



Font: Tecnigrama i elaboració pròpia.

Anàlisi del mercat de nova planta

El creixement d'una oferta dispersa i diversificada a districtes no centrals permet satisfer la demanda a barris deficitaris durant molts anys de noves construccions residencials, alhora que conté els preus mitjans.

Probablement, la notícia més rellevant produïda en el mercat immobiliari residencial barceloní al llarg del 1997 ha estat el fort creixement de l'oferta nova. Emmarcat en el conjunt de la dècada, és un fenomen que s'ha anat consolidant en els darrers anys, i presenta l'aparença de convertir-se en el tret més característic d'aquest mercat en aquest final de segle.

Ja hem vist que tant les dades de llicències d'obres com les d'obra en curs dels Col·legis d'Arquitectes i Aparelladors coincideixen a mostrar uns resultats espectaculars pel 1997. Les dades de mercat efectiu que aquí presentem són igualment contundents: amb 7.162 habitatges en fase de venda situats a 367 promocions, representen augments del 18,7 i del 20,3 per cent, respectivament, en relació amb l'any anterior. Tots dos valors representen màxims històrics en les respectives sèries estadístiques, i, és especialment remarcable la renovació registrada durant aquest darrer semestre: pràcticament un terç de les promocions han sortit a la venda durant la segona meitat de l'any. Als quadres i gràfics adjunts s'aprecia el creixement sostingut que s'ha registrat al llarg de la dècada i, en particular, destaca el fort contrast que resulta de posar al costat les dades de 1991 i de 1997.

Distribució dels habitatges per intervals de preu i nombre de dormitoris (%) (2n. semestre 1997)

Interval de preu (milions ptes.)	Nombre de dormitoris					Total habitatges
	1	2	3	4	5 o més	
15 o menys	11,5	64,0	21,4	3,2	0,0	100,–
15-20	1,5	11,1	59,9	27,6	0,0	100,–
20-25	0,9	6,3	48,3	44,5	0,0	100,–
25-30	0,0	8,0	14,6	77,5	0,0	100,–
30-50	6,0	3,4	10,2	79,0	1,5	100,–
50 o més	0,0	0,0	7,8	58,7	33,5	100,–
Total habitatges	**2,4**	**10,6**	**33,7**	**51,3**	**2,0**	**100,–**

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Tecnigrama.

Distribució dels habitatges per districtes i preu (%) (2n. semestre 1997)

Districte	Preu (milions de ptes.)						Total
	>15	15-20	20-25	25-30	30-50	>50	
1. Ciutat Vella	25,0	22,9	11,3	22,9	18,0	0,0	100,–
2. L'Eixample	0,9	17,4	26,5	25,3	29,2	0,7	100,–
3. Sants-Montjuïc	5,8	51,3	32,1	3,7	7,2	0,0	100,–
4. Les Corts	2,2	4,9	14,2	35,3	42,4	0,9	100,–
5. Sarrià-Sant Gervasi	0,8	0,0	6,0	3,8	38,0	51,4	100,–
6. Gràcia	4,1	13,3	18,8	33,8	30,0	0,0	100,–
7. Horta-Guinardó	0,8	24,2	47,8	15,9	11,3	0,0	100,–
8. Nou Barris	20,4	25,7	26,5	27,4	0,0	0,0	100,–
9. Sant Andreu	17,2	52,8	18,3	8,3	3,4	0,0	100,–
10. Sant Martí	6,6	31,0	23,7	28,7	10,1	0,0	100,–
Total Barcelona	**6,2**	**26,4**	**23,6**	**20,1**	**18,8**	**5,0**	**100,–**

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Tecnigrama.

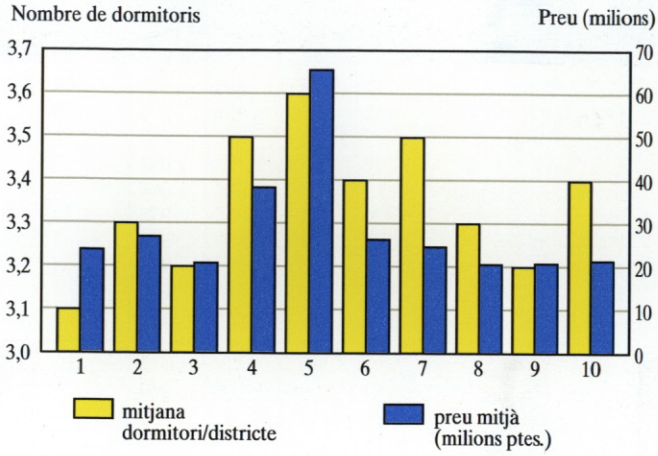
Aquest fenomen explica per si sol la profunda transformació que ha viscut el mercat en els darrers anys i, més en concret, la visió dels principals agents que hi intervenen. El mecanisme que ha engegat la revitalització de la demanda efectiva —la potencial, a més de ser present, era i és important— es va posar en marxa quan es va iniciar la davallada dels tipus d'interès i es van estabilitzar els preus de venda. Un cop es va deixar enrere la crisi —amb el 1993 com a moment més baix—, es va començar a estendre la confiança en la millora del clima econòmic, especialment per la via de l'augment de l'ocupació.

En aquest context, en el que cal situar el gran èxit que ha tingut el Pla de l'habitatge a l'entorn metropolità, i amb la interiorització de l'existència d'unes condicions de finançament i d'una estabilitat de preus que es comparen molt favorablement amb les existents a finals de la dècada passada, la demanda comença a fer-se efectiva, estimulada pel bon clima econòmic i per les expectatives de millora de les rendes familiars després d'haver patit durant deu anys alguna (o totes) de les següents barreres d'entrada: augments de preus reals, escassetat d'oferta i tipus d'interès reals molt elevats.

En el moment actual, els promotors s'han llençat a construir com fa molt temps no es recordava a la ciutat. Són conscients de les bones perspectives d'acceptació dels seus productes i de l'excepcionalitat de les favorables circumstàncies descrites en comparació amb temps molt recents. Construeixen, a diferència de cinc anys enrere, tota mena de promocions, grans i petites, a tots els districtes, tant per a la demanda que exigeix productes d'alta qualitat, bons acabats i molts serveis complementaris com per a la demanda que busca productes més senzills.

Una bona prova del canvi d'orientació dels promotors és la progressiva davallada de la dimensió mitjana de les noves promocions; la ràtio corresponent a 1997 —19,5 habitatges per promoció—, se situa en el nivell més baix dels darrers dotze anys. Hi ha una gran concentració a l'entorn d'aquesta mitjana, però hi ha tres districtes on els valors assolits estan força lluny: a Sant Martí —32 habitatges per promoció— es tripliquen els valors corresponents a Gràcia i Horta-Guinardó.

Mitjana de preu i dormitoris per districtes



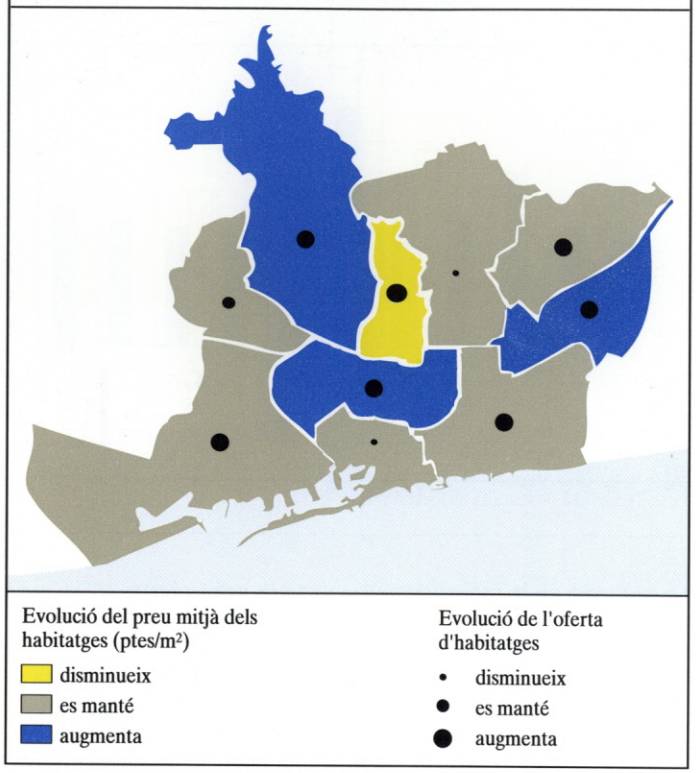
Les característiques de la trama urbana i les transformacions urbanístiques recents i previstes que afecten Sant Martí el converteixen en un cas excepcional que cal contemplar de forma separada: només a tall d'exemple, les sis promocions de més de cent habitatges que en aquest moment es troben en fase de venda se situen dins d'aquest districte. Les operacions del Clot de la Mel, Obertura de la Diagonal, Front Marítim i Diagonal Mar són prou explicatives d'aquesta excepcionalitat.

En particular, dels resultats de 1997 destaquen els notables augments de l'oferta a l'Eixample —amb preus força per sobre de la mitjana—, i a Sant Andreu i Sant Martí, tots dos amb preus molt inferiors a la mitjana. El districte de l'Eixample constitueix un cas molt destacat, ja que amb 80 promocions i 1.602 habitatges en fase de venda —un 45 i un 36 per cent més que l'any anterior, respectivament— és el que fa una major aportació al total d'oferta nova de la ciutat. Un fet comprensible si es considera que per tercer any consecutiu ha experimentat un augment de l'oferta superior al 25 per cent. Tot i que aquest ha estat sempre un districte amb una activitat constructiva rellevant, la novetat radica en el fet que per primer cop després de molts anys també es construeixen habitatges nous a la part central del districte, una zona molt consolidada del terciari que ara torna a cedir espai per habitatges.

Les tensions inflacionistes detectades a algunes de les zones de preus més elevats són compensades per l'estancament de la major part dels districtes.

Pel que fa a l'evolució dels preus per districtes, ja hem avançat anteriorment que, dins d'unes coordenades generals de moderació, hi ha algunes pujades significatives a algunes zones que són compensades pel comportament estable de la resta de districtes. Tots els retrocessos de preus en termes reals s'han registrat a districtes amb preus inferiors a la mitjana, amb l'excepció de Les Corts.

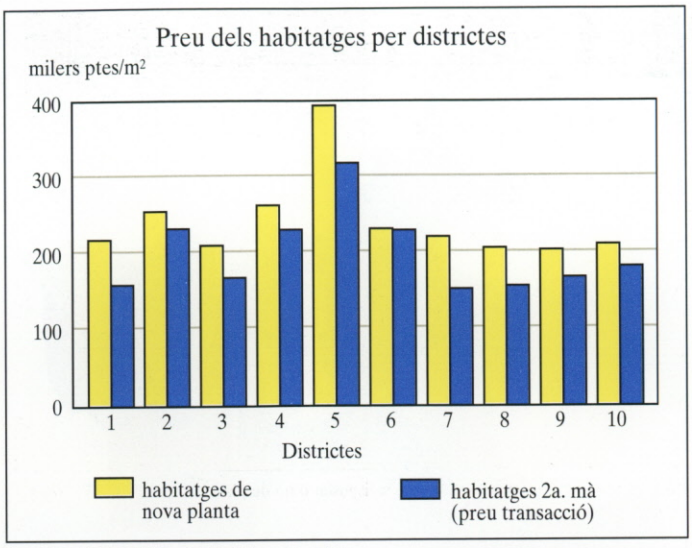
Evolució de l'oferta i del preu dels habitatges (2n. semestre 1997)



Font: Tecnigrama i elaboració pròpia.

En canvi, les pressions a l'alça s'observen, precisament, a aquells districtes amb mitjanes de preus més elevades i, en concret, a Sarrià-Sant Gervasi —on augmenta un 5,8 per cent en termes nominals—, i a l'Eixample, on els preus creixen un 4,9 per cent. L'altre augment significatiu dels preus s'ha produït a Sant Andreu —un 3,2 per cent—, i això ha permès que a aquest districte se superés per primer cop la barrera de les 200.000 ptes./m² i dels 20 milions de pessetes de cost efectiu total.

Aquestes evolucions divergents dels preus han provocat una lleugera ampliació de la dispersió, un fet absolutament previsible donada la irrupció recent i prevista d'una oferta significativa d'habitatge assequible que coexisteix amb una altra oferta d'alt estànding que, al seu torn, també continua creixent. El gràfic adjunt il·lustra, tanmateix, la magnitud d'aquesta dispersió. En termes de cost efectiu total, la mitjana se situa en 27,9 milions de pessetes, si bé cal afegir que la immensa majoria de l'oferta —un 76,3 per cent— se situa per sota dels trenta milions. Aquests resultats converteixen els màxims que tant destaquen al gràfic adjunt en observacions singulars, la major part de les quals se situen a Pedralbes i a Sarrià-Sant Gervasi.



Font: Tecnigrama, Forcadell i elaboració pròpia.

La reducció de la superfície mitjana de la nova oferta entra en una fase d'estabilització: l'habitatge tipus té 111,5 m² de superfície i 3,3 dormitoris, s'ubica en una promoció d'uns 20 habitatges i costa 27,9 milions de pessetes.

Pel que fa a les característiques dels habitatges que formen l'oferta nova, sembla haver-se trencat la tendència decreixent de la superfície mitjana dels darrers anys. Amb un valor mitjà anual idèntic al de l'any anterior —111,5 m² de superfície construïda—, aquesta dada s'emmarca dins dels paràmetres que han contribuït a l'estabilitat del preu efectiu total, i se situa 11,5 m² per sota de la mitjana més elevada, assolida l'any 1993.

Com era previsible, el recorregut a la baixa de la superfície mitjana dels habitatges havia quedat molt limitat després de les reduccions dels darrers anys. Aquestes correccions a la baixa, que cal llegir com un esforç dels promotors d'adaptar els productes a la capacitat adquisitiva dels compradors en permetre reduir el cost total a pagar, semblen haver arribat al límit, especialment si es vol continuar construint habitatges semblants als que actualment constitueixen la nova oferta —la meitat dels habitatges té quatre dormitoris, i un terç en té tres. Aquesta tipologia edificatòria predominant està clarament pensada per a satisfer la demanda de millora, la més important del segment de nova planta.

Preu de lloguer dels habitatges a Barcelona

Districte	(ptes./m²/mes) 1994	1995	1996	1997	Nombre de contract. (%)
1. Ciutat Vella	762	783	805	807	12,7
2. L'Eixample	904	879	856	876	25,9
3. Sants-Montjuïc	945	895	891	869	11,3
4. Les Corts	1.199	1.158	1.101	1.053	3,3
5. Sarrià-Sant Gervasi	1.112	1.124	1.095	1.094	9,3
6. Gràcia	926	942	905	938	10,7
7. Horta-Guinardó	1.022	933	888	875	7,8
8. Nou Barris	1.110	1.037	1.011	971	5,2
9. Sant Andreu	901	894	887	834	4,9
10. Sant Martí	999	893	878	877	8,8
Barcelona					100,0
Lloguer/m²	954	919	903	904	
Llog. mitjà contractual	62.494	58.811	59.496	59.633	
Superfície mitjana (m²)	71	69	70	70	

Font: Agustí Jover, DGACAH i Cambra de la Propietat Urbana de Barcelona.

Evolució dels preus de lloguer

Un cop estabilitzada la davallada dels preus de lloguer iniciada el 1993, l'estancament és el tret que millor defineix l'evolució del 1997. Els resultats de l'anàlisi dels contractes registrats a la Cambra de la Propietat Urbana de Barcelona revelen una lleugera davallada dels nombre de contractes signats (12.406, un 3,3 per cent menys que un any enrere) i una distribució per districtes molt similar, de la que destaca el paper protagonista de l'Eixample —amb un 25 per cent dels contractes registrats—, i, en menor mesura, Ciutat Vella, Sants-Montjuïc i Les Corts.

La tendència inflacionista dels preus detectada a l'Eixample i Gràcia ha estat contrarestada per la prevalença de signes negatius en termes nominals a la major part dels districtes. En conjunt, de l'estabilitat a l'entorn dels valors assolits un any enrere resulta un lloguer mitjà de 904 ptes./m²/mes, sobre un habitatge de 70 m² pel que resulta un lloguer contractual mitjà a l'entorn de les 60.000 pessetes al mes.

L'escassetat d'oferta efectiva al mercat —descomptant la part del parc de lloguer ocupat des de fa molt temps per les mateixes famílies— provoca una gran rigidesa dels preus a la baixa. Aquest fet, afegit al guany d'atractiu que ha experimentat l'opció de compra enfront del lloguer en aquests darrers anys com a conseqüència del diferent tractament fiscal i de la millora de les condicions de finançament, obliga a considerar aquest submercat com escassament desenvolupat i poc adequat a la demanda actual.

Preu de les places d'aparcament en edificis residencials de nova planta (2n. semestre 1997)

Districte	Preu mitjà		Tipologia de l'oferta (%)[1]			
	milers ptes.	variació[2] (%)	Sense oferta	Inclosa en el preu	Opcional	Total
1. Ciutat Vella	2.500	–5,0	14,3	7,1	78,6	100,–
2. L'Eixample	2.700	–3,5	25,0	2,5	72,5	100,–
3. Sants-Montjuïc	2.300	–8,3	19,3	5,3	75,4	100,–
4. Les Corts	2.700	–3,2	23,8	4,8	71,4	100,–
5. Sarrià-Sant Gervasi	3.000	–4,2	3,3	46,7	50,0	100,–
6. Gràcia	2.300	–12,2	26,7	20,0	53,3	100,–
7. Horta-Guinardó	2.400	–10,7	11,9	9,5	78,6	100,–
8. Nou Barris	2.400	–4,6	12,5	12,5	75,0	100,–
9. Sant Andreu	2.300	–6,0	14,3	3,6	82,1	100,–
10. Sant Martí	2.200	–8,0	18,4	10,2	71,4	100,–
Barcelona	**2.500**	**–5,8**	**18,3**	**10,6**	**71,1**	**100,–**

(1) La distribució de les places d'aparcament en tres categories fa referència a les promocions d'habitatges de nova planta segons si aquestes disposen o no de places d'aparcament i —si en disposen— del règim de venda.
(2) Variació (2n. semestre 1997/2n. semestre 1996).

Font: Tecnigrama i elaboració pròpia.

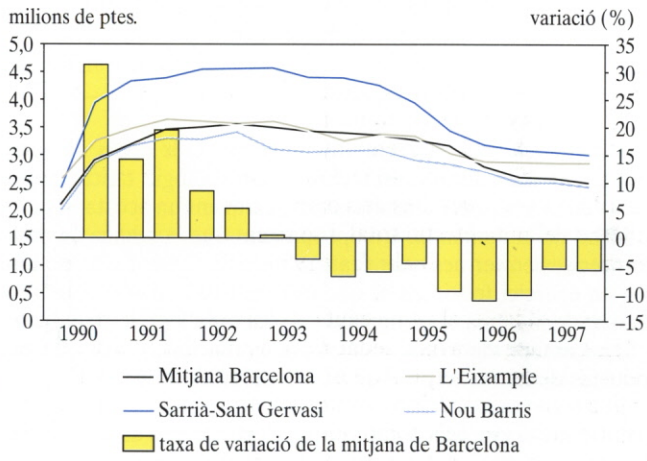
Places d'aparcament

Es confirma l'esmorteïment del ritme de la davallada dels preus de les places d'aparcament; alhora, els indicis de recuperació de la demanda per l'augment sostingut i notable dels vehicles nous matriculats poden provocar un canvi en la tendència dels preus.

Des de l'inici de la dècada, el preu de les places d'aparcament en edificis residencials de nova planta no ha parat de davallar, fins a situar-se, durant el segon semestre del 1997, en 2,5 milions per plaça. La novetat d'aquests resultats radica en el fet que s'ha temperat notablement el ritme de decreixement, en el que sembla un primer indici de trencament d'aquesta tendència descendent que ha situat els preus en termes reals un 33 per cent per sota del nivell corresponent al 1990. Tanmateix, la nombrosa oferta existent i la que previsiblement sortirà a la venda —associada a les promocions residencials en projecte— permeten descartar un rebrot significatiu dels preus mitjans, tot i que es poden produir augments a zones molt concretes de la ciutat.

Els elements que suggereixen l'abandó d'aquesta tendència decreixent dels preus s'emmarquen en la recuperació de la demanda, estimulada, en primer lloc, per l'aparició d'oferta a zones amb escassa disponibilitat de places, i en segon lloc, pel menor cost relatiu d'afegir a la compra d'un habitatge la d'una plaça d'aparcament. Al cap i a la fi, a finals de 1997 costa el mateix en termes nominals un habitatge més una plaça d'aparcament que l'any 1995 només un habitatge i, en canvi, el cost de finançament s'ha reduït substancialment.

Evolució del preu de les places d'aparcament
(en edificis residencials de nova planta)



Font: Tecnigrama i elaboració pròpia.

Evolució del cost d'accés a l'habitatge

Accessibilitat familiar a l'habitatge a Barcelona

	Preu de venda (ptes.)	(RFD) Renda familiar disponible (ptes.)	Preu/RFD	Entrada		Finançament	Esforç econòmic		
				En ptes.	En % de la RFD	Tipus d'interès (%)	Quota mensual en ptes.	En % RFD	
								SBF	ABF
	Nova planta								
1990	24.315.000	3.371.347	7,2	7.294.500	2,2	16,7	276.789	98,5	87,3
1991	26.246.000	3.642.013	7,2	7.873.800	2,2	16,0	289.106	95,3	85,3
1992	28.937.000	3.978.926	7,3	8.681.100	2,2	15,0	303.749	91,6	82,1
1993	30.198.000	4.183.217	7,2	9.059.400	2,2	14,0	301.619	86,5	76,7
1994	29.159.000	4.434.210	6,6	8.747.700	2,0	10,4	240.388	65,1	56,1
1995	30.517.000	4.722.434	6,5	9.155.100	1,9	11,0	260.141	66,1	57,1
1996	27.673.000	4.958.556	5,6	6.918.250	1,4	9,5	230.507	55,8	46,8
1997	27.650.000	5.181.691	5,3	5.530.000	1,1	6,9	210.079	48,7	39,2
	Segona mà								
1990	12.351.240	3.371.347	3,7	3.705.372	1,1	16,7	140.600	50,0	38,0
1991	13.549.860	3.642.013	3,7	4.064.958	1,1	16,0	149.255	49,2	37,6
1992	17.109.630	3.978.926	4,3	5.132.889	1,3	15,0	179.598	54,2	42,8
1993	16.641.000	4.183.217	4,0	4.992.300	1,2	14,0	166.211	47,7	36,7
1994	17.772.750	4.434.210	4,0	5.331.825	1,2	10,4	146.520	39,7	28,7
1995	17.337.000	4.722.434	3,7	5.201.100	1,1	11,0	147.789	37,6	27,0
1996	17.266.194	4.958.556	3,5	4.316.549	0,9	9,5	143.822	34,8	24,5
1997	17.951.016	5.181.691	3,5	3.590.203	0,7	6,9	136.388	31,6	21,5

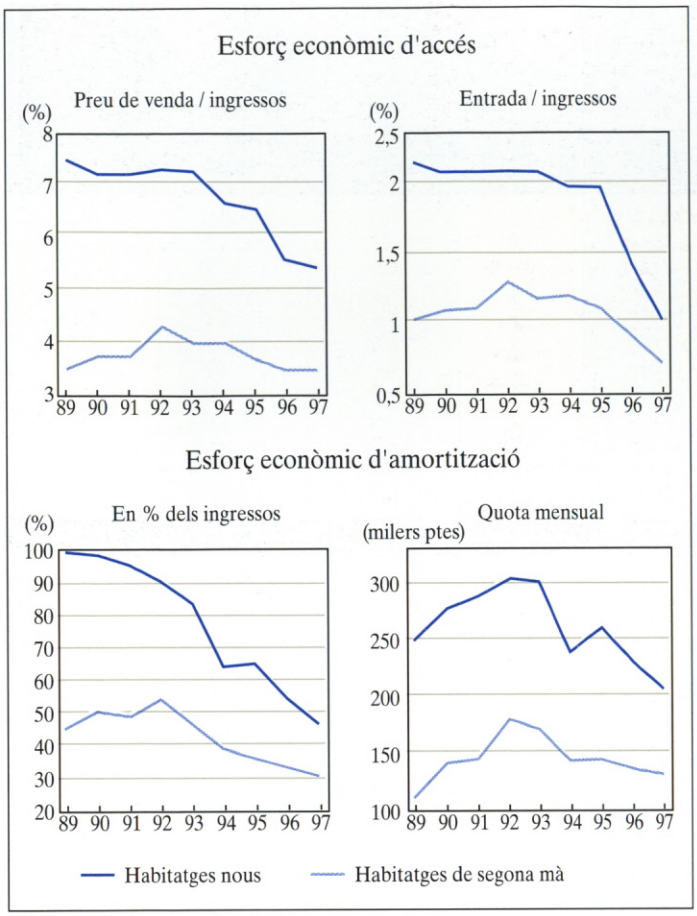
SBF: Sense bonificacions fiscals. ABF: Amb bonificacions fiscals.
Nota: El tipus d'interès considerat és el del conjunt d'entitats. El termini d'amortització és de 15 anys.
Font: Les taules i gràfics d'aquest apartat són d'elaboració pròpia a partir de dades de Tecnigrama, Forcadell, Departament d'Economia Aplicada de la UAB i Banco de España.

Un cop analitzada l'evolució de l'oferta i dels preus de venda vigents dels habitatges a Barcelona, sembla lògic tancar aquest apartat dedicat al mercat immobiliari realitzant un acostament des del costat de la demanda. Un apropament que, a manca de dades més precises en termes quantitatius, necessàriament s'ha de limitar a un exercici teòric en el que es combina la disponibilitat de recursos de la demanda (ingressos de les famílies), les condicions de finançament vigents al mercat (tipus d'interès), i el cost dels productes demandats (preu de venda dels habitatges).

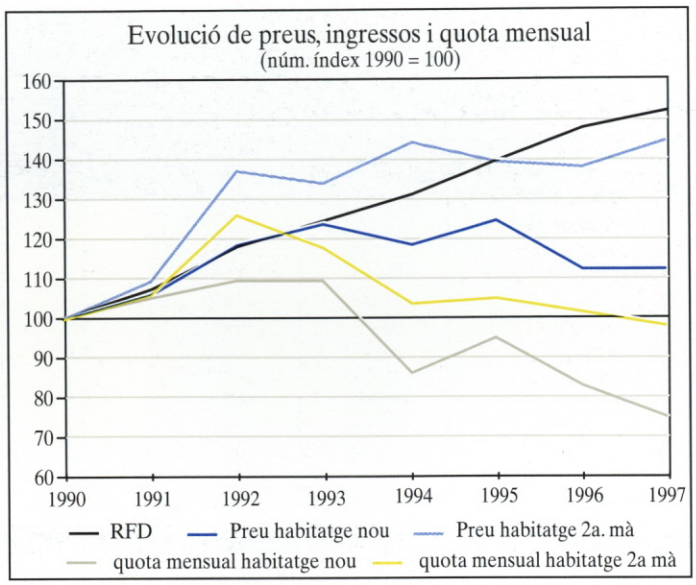
Les premisses metodològiques que s'estableixen en la construcció d'aquest model teòric —que han estat àmpliament explicades en edicions anteriors— permeten acotar l'extensa casuística possible; són supòsits simplificadors aplicables en condicions genèriques per a una part important de la població afectada, que consideren que és una família de grandària i renda mitjana la que adquireix un habitatge de superfície i preu mitjà, i sol·licita un crèdit hipotecari en condicions de mercat lliure a retornar en 15 anys. Des del punt de vista metodològic, la novetat dels quadres que presentem radica en la introducció dels beneficis fiscals en la consideració de l'esforç econòmic que realitzen les famílies per a adquirir el seu habitatge habitual, l'únic que actualment té dret a desgravació.

Continuen millorant les condicions d'accés a l'habitatge principalment a causa de la davallada dels tipus d'interès. Des del punt de vista econòmic, la situació actual és la més suportable dels darrers anys per a les famílies que decideixen adquirir un habitatge.

Tal com revelen els quadres i gràfics adjunts, durant el 1997 s'ha mantingut la tendència a la baixa dels indicadors que mesuren l'esforç d'accés a un habitatge en propietat a Barcelona. La lectura és unívoca, i cal sumar-la als resultats d'anys anteriors, només lleument alterats per un repunt sense continuïtat detectat el 1995. Tot i que la cadència amb què es repeteixen aquests resultats pot induir a una subvaloració del seu impacte, cal situar-los en unes coordenades d'excepcionalitat en les que difícilment trobaríem paral·lelismes amb d'altres variables que afectin tan directament les economies familiars.



El mercat ha recollit perfectament l'impacte d'aquesta evolució. La millora de les ràtios d'accessibilitat que presenten els quadres adjunts i, en particular, l'extensió de la idea que aquests resultats poden mantenir-se estables durant un període de temps rellevant, és la base sobre la que gira la sòlida recuperació de la demanda d'aquests darrers anys; primer amb timidesa i després de forma massiva, s'ha produït la irrupció al mercat de moltes famílies que havien ajornat la decisió de compra d'un habitatge. Per la seva banda, l'oferta, atenta al canvi d'expectatives de la demanda després de molts anys d'atonia, ha respost produint habitatges de tipologia molt variada i pensada per a gairebé tots els segments de renda. La interacció de totes dues forces (oferta i demanda) es palesa amb el creixement del nombre de transaccions realitzades i d'hipoteques constituïdes, com hem vist a l'apartat anterior.



Per primer cop en els darrers anys, l'adquisició d'un habitatge nou a la ciutat s'ha convertit en una inversió assumible per les rendes amb salaris mitjans.

Cal atribuir el protagonisme d'aquesta evolució positiva de l'accessibilitat a l'habitatge a la tendència decreixent dels tipus d'interès. La favorable evolució de la inflació i la progressiva confiança de la incorporació d'Espanya a la primera fase de la moneda única van permetre que el Banco de España baixés els tipus d'intervenció diverses vegades al llarg de l'any. Els tipus d'interès hipotecaris van recollir aquesta tendència a la baixa, accentuant-ne fins i tot la caiguda.

Com a conseqüència d'aquest procés, els tipus hipotecaris vigents actualment a Espanya se situen entre els més baixos d'Europa. Tot i que és difícil fer comparacions internacionals perquè no està harmonitzat el mètode de càlcul, el cert és que la ràpida convergència dels tipus espanyols, les modificacions en la regulació de cancel·lació anticipada i subrogació, i l'augment de la competència han provocat una situació insòlita amb relació a començament de la dècada, quan les condicions vigents al mercat financer espanyol eren comparativament molt més negatives pel suscriptor de la hipoteca en relació amb d'altres països europeus.

Accessibilitat familiar a l'habitatge als districtes de Barcelona (1997)

	Preu venda (milers ptes.)	RFD (milers ptes.)	Preu/RFD	Entrada		Finançament	Esforç econòmic	
				En milers de ptes.	En % de la RFD	Tipus d'interès (%)	Quota mensual en ptes.	En % de la RFD
Nova planta								
1. Ciutat Vella	22.250	2.808	7,9	4.450	1,6	6,9	169.051	72,3
2. L'Eixample	26.800	5.555	4,8	5.360	1,0	6,9	203.621	44,0
3. Sants-Montjuïc	20.800	4.595	4,5	4.160	0,9	6,9	158.034	41,3
4. Les Corts	37.200	6.996	5,3	7.440	1,1	6,9	282.638	48,5
5. Sarrià-Sant Gervasi	63.400	7.053	9,0	12.680	1,8	6,9	481.701	82,0
6. Gràcia	24.850	4.155	6,0	4.970	1,2	6,9	188.806	54,5
7. Horta-Guinardó	25.200	4.898	5,1	5.040	1,0	6,9	191.465	46,9
8. Nou Barris	20.350	4.210	4,8	4.070	1,0	6,9	154.615	44,1
9. Sant Andreu	20.550	4.893	4,2	4.110	0,8	6,9	156.135	38,3
10. Sant Martí	21.300	5.031	4,2	4.260	0,8	6,9	161.833	38,6
Barcelona	**27.650**	**5.182**	**5,3**	**5.530**	**1,1**	**6,9**	**210.079**	**48,6**
Segona mà								
1. Ciutat Vella	12.068	2.808	4,3	2.414	0,9	6,9	91.688	39,2
2. L'Eixample	23.607	5.555	4,2	4.721	0,8	6,9	179.358	38,7
3. Sants-Montjuïc	12.752	4.595	2,8	2.550	0,6	6,9	96.886	25,3
4. Les Corts	24.234	6.996	3,5	4.847	0,7	6,9	184.125	31,6
5. Sarrià-Sant Gervasi	41.194	7.053	5,8	8.239	1,2	6,9	312.983	53,3
6. Gràcia	22.020	4.155	5,3	4.404	1,1	6,9	167.304	48,3
7. Horta-Guinardó	11.914	4.898	2,4	2.383	0,5	6,9	90.522	22,2
8. Nou Barris	11.135	4.210	2,6	2.227	0,5	6,9	84.601	24,1
9. Sant Andreu	13.212	4.893	2,7	2.642	0,5	6,9	100.381	24,6
10. Sant Martí	14.426	5.031	2,9	2.885	0,6	6,9	109.603	26,1
Barcelona	**17.953**	**5.182**	**3,5**	**3.591**	**0,7**	**6,9**	**136.404**	**31,6**

Font: Elaboració pròpia.

La repercussió sobre les quotes de retorn dels préstecs de la rebaixa d'aquests 2,6 punts registrada per l'índex del total d'entitats al llarg de l'any és manifesta. En termes nominals, la quota mensual a pagar s'ha reduït 20.500 ptes en el cas dels habitatges de nova planta i 7.500 ptes en el cas dels de segona mà. Pel que fa a l'esforç econòmic d'accés, l'estabilitat dels preus de venda i el moderat augment de la renda familiar han dibuixat també un panorama més favorable que el vigent l'any anterior.

La combinació de l'evolució de les tres variables esbossa una situació palpablement més positiva que la vigent a finals del 1996 i a qualsevol dels anys precedents dels disponibles en la sèrie analitzada. Tant des del punt de vista d'estalvi previ acumulat per a fer front a l'entrada i despeses associades, com des del punt de vista d'esforç econòmic mensual per a retornar el crèdit, la situació actual és la més suportable per a la demanda des del punt de vista econòmic. Caldria afegir a aquestes condicions d'altres aspectes favorables, com l'augment i la diversificació de l'oferta i l'ampliació del mercat financer amb productes i condicions innovadors adaptats a un entorn laboral que s'ha anat transformant en els darrers anys.

L'efecte pal·liatiu que sobre les economies familiars ha tingut la millora de les condicions d'accés a l'habitatge s'accentua si es considera la desgravació de capital i la deducció d'interessos que permet l'actual normativa fiscal. La introducció d'aquests aspectes atenua sensiblement l'impacte econòmic d'aquesta inversió en habitatge habitual i, en el cas de l'adquisició d'un de segona mà, situa l'esforç econòmic mensual clarament per sota de la barrera figurada que aconsella no dedicar al pagament de l'habitatge més d'una tercera part dels ingressos.

Així, l'accessibilitat a l'habitatge calculada considerant les bonificacions fiscals, i mesurada com la proporció a pagar entre la quota mensual i els ingressos fou de 39,2 per cent per un habitatge nou i de 21,5 per un de segona mà, 7,6 i 3 punts menys que un any enrere i la meitat dels màxims assolits respectivament durant els primers anys de la dècada.

VI. Ocupació

Població activa i ocupada. Taxes d'activitat

Període	Barcelona		RMB		Barcelona		RMB	
	Població Activa	Població Ocupada	Població Activa	Població Ocupada	Taxa d'activitat	Taxa d'ocupació	Taxa d'activitat	Taxa d'ocupació
1991	712.521	646.226	1.775.885	1.578.137	n.d.	n.d.	51,9	46,2
1992	703.983	634.492	1.745.789	1.540.541	n.d.	n.d.	50,6	44,7
1993	695.445	609.109	1.832.178	1.572.425	n.d.	n.d.	52,7	45,2
1994	686.907	599.989	1.850.809	1.603.232	50,6	44,2	52,7	45,6
I.95	684.773	599.381	1.865.359	1.622.785	51,6	45,2	52,9	46,1
II.95	682.638	601.701	1.859.522	1.630.144	51,4	45,3	52,6	46,1
III.95	680.504	601.675	1.874.248	1.648.497	51,1	45,2	52,9	46,5
IV.95	678.369	602.301	1.871.244	1.650.361	50,8	45,1	52,7	46,5
I.96	676.235	600.981	1.843.936	1.622.768	51,6	45,9	52,4	46,1
II.96	674.100	603.864	1.851.807	1.645.306	51,4	46,1	52,6	46,7
III.96	680.542	611.608	1.887.983	1.681.251	51,8	46,6	53,5	47,7
IV.96	682.400	615.775	1.896.387	1.693.393	52,0	46,9	53,7	48,0
I.97	677.500	610.945	1.864.322	1.663.947	51,6	46,5	52,8	47,1
II.97	680.925	617.541	1.882.136	1.694.254	51,8	47,0	53,3	48,0
III.97	684.340	621.734	1.892.733	1.707.917	52,0	47,3	53,6	48,3
IV.97	680.600	621.736	1.881.223	1.703.854	51,7	47,2	53,2	48,2

Nota: Dades a final de període. La RMB (Regió Metropolitana de Barcelona) es compon de les 7 comarques de l'Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental. Les taxes són referides a la població major de 16 anys. Les dades dels últims quatre trimestres són provisionals.
Font: Estimació pròpia a partir de les dades censals, de l'Enquesta de Població Activa per a Barcelona i província, i de les dades d'atur de l'INEM.

Població activa i taxes d'activitat per sexe (Barcelona)

Període	Població Activa		Taxa d'activitat	
	Homes	Dones	Homes	Dones
1993	392.059	303.076	n.d.	n.d.
1994	393.835	293.070	62,4	40,4
I.95	393.974	290.799	64,2	40,8
II.95	388.499	294.139	62,8	41,4
III.95	380.669	299.835	61,9	41,8
IV.95	376.385	301.984	60,9	42,1
I.96	381.093	295.142	62,9	41,9
II.96	370.296	303.804	62,2	42,5
III.96	372.746	307.796	62,3	43,1
IV.96	378.850	303.550	63,0	42,7
I.97	373.638	303.862	61,7	42,9
II.97	374.118	306.807	61,9	43,2
III.97	370.533	313.807	62,5	43,5
IV.97	372.054	308.546	63,1	42,5

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'EPA per a Barcelona.

Les xifres estimades de població activa apunten a un estancament durant el darrer trimestre de l'any. Una evolució que, combinada amb la consolidació dels nivells d'ocupació, incideix en una sensible retallada del nombre d'aturats.

Els resultats disponibles dels diferents indicadors del mercat laboral corresponents al darrer trimestre de 1997 reflecteixen una evolució globalment positiva dels nivells d'ocupació i atur tant a Barcelona com a l'entorn metropolità. L'única nota discordant és l'aparent i previsiblement puntual estancament de la població activa en taxes d'activitat lleument inferiors a les assolides durant la segona meitat de 1996.

Si hom para atenció a la mitjana anual de les estimacions trimestrals del nombre d'actius, s'observa que l'any 1997 s'ha clos amb un moderat creixement —al voltant del 0,5 per cent— pel conjunt de la regió metropolitana, mentre que a Barcelona l'augment ha estat fins i tot més moderat. En tot cas, el creixement registrat pels actius residents a la ciutat té un significat molt especial, ja que sembla frenar la tendència descendent que seguia aquest col·lectiu d'ençà el 1991.

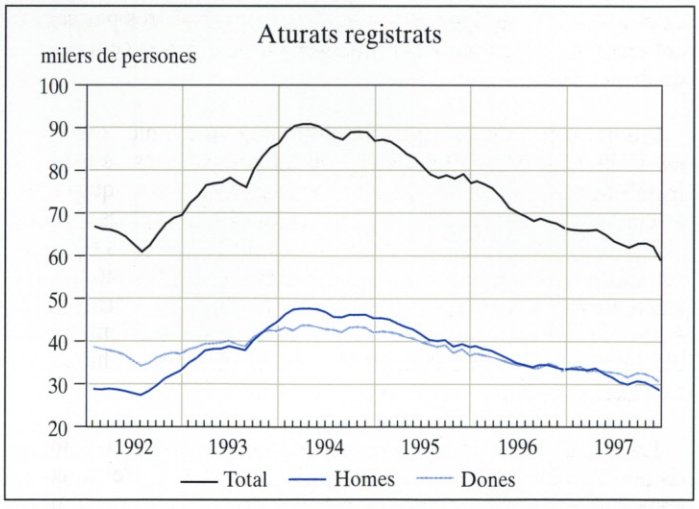
El moderat creixement del nombre de barcelonins laboralment actius al llarg del 1997 —fins assolir un nivell lleument superior al resultant de l'explotació de la situació laboral del Padró de 1996— afegit a l'estabilitat que presenta el volum de població de més de 15 anys, explica el també moderat increment de la taxa d'activitat. Si bé en relació amb un any enrere pràcticament no ha variat, sí que presenta un perfil alcista d'ençà el 1994. A la resta de la regió metropolitana l'evolució del darrer any és pràcticament idèntica. Només una base poblacional menys envellida que la de la ciutat central li permet presentar una taxa d'activitat lleument superior.

Atur registrat a Barcelona i a la Regió Metropolitana

Període	Total	Masculí	Femení	<25 anys	Indústria	Construcció	Serveis	S.o.a.
	Barcelona							
31 des. 1991	66.295	27.721	38.574	13.721	23.199	3.063	35.372	4.572
31 des. 1992	69.491	32.795	36.696	14.029	23.785	4.461	37.193	3.956
31 des. 1993	86.336	44.246	42.090	18.432	28.785	5.567	46.312	5.529
31 des. 1994	86.918	45.129	41.789	16.806	28.922	5.183	45.611	7.016
31 des. 1995	76.068	38.808	37.260	11.121	23.658	4.535	40.906	6.793
31 març 1996	75.254	38.240	37.014	10.959	22.406	4.461	41.096	7.107
30 juny 1996	70.236	35.287	34.979	9.624	20.779	4.125	38.248	6.921
30 set. 1996	68.954	34.303	34.651	9.617	19.751	4.110	37.701	7.233
31 des. 1996	66.625	33.273	33.352	9.255	18.554	3.946	36.435	7.511
31 març 1997	66.555	33.048	33.507	9.176	17.933	3.888	36.991	7.569
30 juny 1997	63.384	31.122	32.262	8.161	16.749	3.530	35.471	7.467
30 set. 1997	62.606	30.194	32.412	8.278	16.122	3.450	35.441	7.421
31 des. 1997	58.864	28.026	30.838	7.584	14.196	3.259	34.114	7.105
	Regió Metropolitana							
31 des. 1991	197.748	77.016	119.732	51.572	85.682	13.116	82.063	16.280
31 des. 1992	205.248	94.910	110.268	55.186	87.125	19.395	84.296	13.813
31 des. 1993	259.753	132.910	126.843	73.260	105.867	24.933	108.209	19.869
31 des. 1994	247.577	125.478	122.099	61.345	96.656	21.921	104.999	23.032
31 des. 1995	220.883	109.646	111.237	44.857	80.441	19.440	97.275	22.807
31 març 1996	221.168	109.294	111.874	44.712	78.224	19.341	98.716	23.979
30 juny 1996	206.501	100.900	105.601	39.683	72.718	17.864	91.795	23.300
30 set. 1996	206.732	100.655	106.077	40.448	70.979	18.351	92.296	24.331
31 des. 1996	202.994	99.511	103.483	38.954	67.857	17.991	92.253	24.018
31 març 1997	200.375	97.460	102.915	37.702	65.111	17.510	93.368	23.524
30 juny 1997	187.882	89.465	98.417	33.053	60.851	15.779	87.899	22.588
30 set. 1997	184.816	87.090	97.726	32.788	59.037	15.265	87.719	22.010
31 des. 1997	177.369	82.619	94.750	30.720	54.737	14.641	86.387	20.641

Font: Dades de l'INEM facilitades per la Regidoria de Promoció Econòmica i Ocupació de l'Ajuntament de Barcelona i per la Direcció General d'Ocupació de la Generalitat de Catalunya.

Variació (%)	Barcelona		RMB	
	31 des. 97/ 30 set. 97	31 des. 97/ 31 des. 96	31 des. 97/ 30 set. 97	31 des. 97/ 31 des. 96
Atur total	–6,0	–11,6	–4,0	–12,6
— masculí	–7,2	–15,8	–5,1	–17,0
— femení	–4,9	–7,5	–3,0	–8,4
— juvenil	–8,4	–18,1	–6,3	–21,1
— agr., ram. i pesca	10,5	6,1	22,7	10,1
— indústria	–12,0	–23,5	–7,3	–19,3
— construcció	–5,5	–17,4	–4,1	–18,6
— serveis	–3,7	–6,4	–1,5	–6,4
— s.o.a.	–4,3	–5,4	–6,2	–14,1



Si el volum d'actius és una variable fortament condicionada per l'evolució de la població i la seva estructura d'edats, la població ocupada mostra una major elasticitat davant la conjuntura econòmica. Així, en el cas de Barcelona, el dinamisme sostingut de l'economia en els darrers anys ha permès capgirar la tendència a la baixa del període 1991-1994 i augmentar el nombre de residents ocupats un tres per cent en els darrers dos anys. Un ritme de creixement pràcticament idèntic al de la resta de la regió metropolitana.

Lògicament, aquest augment del nombre d'ocupats pressiona a l'alça les corresponents taxes d'ocupació. En aquest cas, de manera més acusada a la ciutat central que no pas a la resta de l'entorn metropolità, com a conseqüència de l'estancament de la població potencialment activa de Barcelona.

Taxes d'atur registrat

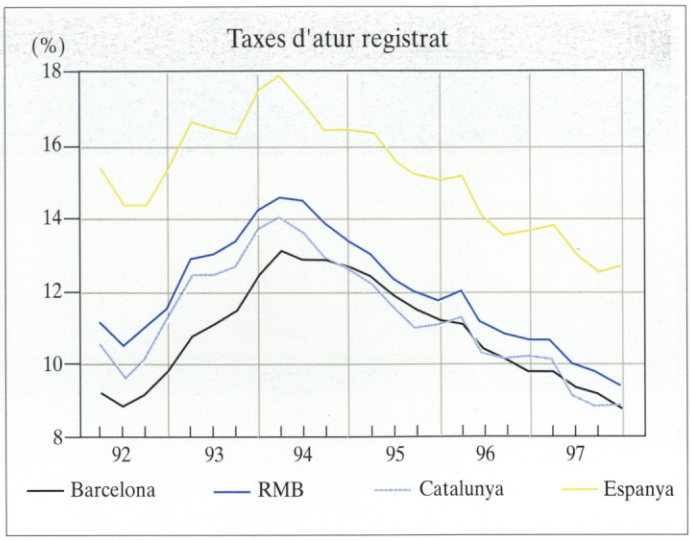
Període	Barcelona	RMB	Catalunya	Espanya
1987	16,2	19,9	18,3	20,9
1988	13,4	16,4	15,2	18,8
1989	9,6	12,2	11,6	16,2
1990	9,1	11,4	10,9	15,6
1991	9,3	11,1	11,0	15,6
1992	9,9	11,8	11,2	15,5
1993	12,4	14,2	13,8	17,6
1994	12,7	13,4	12,6	16,5
I.95	12,5	13,0	12,2	16,4
II.95	11,9	12,3	11,3	15,6
III.95	11,6	12,0	11,0	15,2
IV.95	11,2	11,8	11,1	15,1
I.96	11,1	12,0	11,3	15,2
II.96	10,4	11,2	10,3	14,1
III.96	10,1	10,9	10,1	13,7
IV.96	9,8	10,7	10,2	13,8
I.97	9,8	10,7	10,1	13,9
II.97	9,3	10,0	9,1	13,0
III.97	9,1	9,8	8,9	12,6
IV.97	8,6	9,4	8,9	12,8

La conjuntura expansiva i les transformacions de la base econòmica obren noves possibilitats de col·locació a la mà d'obra femenina, que guanya presència absoluta i relativa en el mercat laboral de la ciutat.

Aquesta atonia associada a l'evolució de les grans xifres de població activa i ocupada a Barcelona amaga un comportament força més interessant si s'analitza per sexes. Sense perdre de vista la provisionalitat de les dades més recents, s'observa com el manteniment del volum d'actius en els darrers dos anys en termes absoluts és el resultat d'un descens d'aproximadament el tres per cent del col·lectiu d'homes ocupats i un augment del 3,5 per cent del total de dones ocupades.

L'espectacular transformació de la base econòmica que ha viscut i viu la ciutat, amb la substitució de teixit i llocs de treball en instal·lacions industrials sovint obsoletes per nous equipaments terciaris, ha posat en el mercat una nova oferta de llocs de treball als quals poden optar en igualtat de condicions, si més no en teoria, tant els homes com les dones. A més, la potenciació dels contractes a temps parcial que contempla la darrera reforma laboral és un element que ajudarà a reduir, encara que sigui lentament, el diferencial d'aproximadament vint punts que encara hi ha entre les taxes d'activitat masculina i femenina.

La contundència d'aquestes dades d'ocupació es veu confirmada per l'evolució, encara més inequívoca, de l'atur. Per tercer any consecutiu, l'atur registrat a Barcelona s'ha reduït a un ritme d'aproximadament un 12 per cent anual. En acabar el 1997 hi havia inscrits a les oficines de l'INEM de Barcelona un terç menys d'aturats que tres anys abans. En correspondència, la taxa d'atur ha restat uns quatre punts percentuals al 12,7 per cent de final del 1994.



Durant el darrer trimestre de 1997 la xifra d'atur registrat s'ha mantingut a la baixa, amb una especial incidència entre els homes. Per edats, els més beneficiats per l'expansió de l'economia continuen sent els joves.

L'anàlisi per sexes confirma que durant el darrer trimestre de l'any s'ha mantingut la tendència de períodes anteriors; el descens de la xifra d'aturats ha estat més acusat entre el col·lectiu masculí que no pas entre el femení. Així, pel conjunt de l'any, el nombre d'homes en atur s'ha reduït en gairebé un 16 per cent —1,5 punts més que l'any 1996— mentre que el descens del total de dones inscrites com a demandants d'ocupació s'ha limitat al 7,5 per cent, tres punts menys que un any abans. Una evolució que s'explica per l'augment ja apuntat de la població activa femenina i l'estancament o lleu reducció de la masculina.

Pel que fa a l'atur juvenil —menys de 25 anys— el descens del 1997 ha superat el 18 per cent, una taxa fins i tot lleument superior a la del 1996. Per explicar aquesta sensible reducció de la taxa d'atur entre la població activa més jove s'ha de recórrer a l'augment espectacular de la contractació definida a partir del 1994 i també als primers efectes del descens de la taxa de natalitat, amb una major incidència a Barcelona en relació amb la resta de l'entorn metropolità.

La generalització del creixement econòmic a totes les comarques de l'àrea de Barcelona situa les taxes d'atur de la ciutat i de la regió metropolitana clarament per sota del nou i del deu per cent respectivament.

Al conjunt de la regió metropolitana, tant el nombre d'aturats com la taxa d'atur també han continuat a la baixa. Si bé durant el 1997 el descens ha estat lleument més accentuat a l'entorn metropolità que no pas a la ciutat central, l'acumulat del darrer trienni és força més favorable a Barcelona. La raó possiblement s'hagi de buscar en el major potencial de creixement de la població activa metropolitana. Sigui com sigui, i com a conseqüència del caràcter relativament general del creixement econòmic i de la creixent capacitat de mobilitat de les persones, els diferencials entre les taxes d'atur de Barcelona i la RMB, i per extensió Catalunya, són cada cop més minsos.

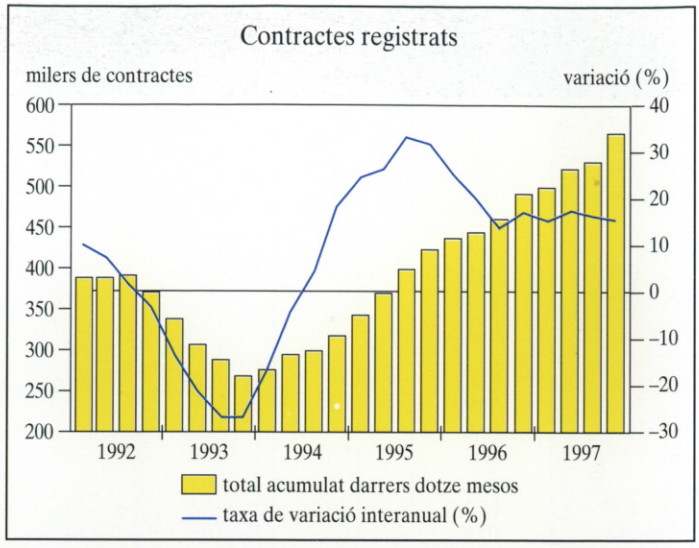
Distribució dels contractes registrats a l'INEM

Període	Total contractes	Acollits a mesures de foment	No acollits a mesures de foment
1987	220.091	107.702	112.389
1988	291.065	147.458	143.607
1989	328.528	166.999	161.529
1990	350.018	174.760	175.258
1991	379.209	181.460	197.749
1992	368.500	153.474	215.026
1993	268.898	108.080	160.818
	Total	**Definits**	**Indefinits**
1994	319.814	299.179	20.635
1995	421.277	393.713	27.564
1r. tr.	100.355	92.305	8.050
2n. tr.	104.239	97.560	6.679
3r. tr.	104.783	98.801	5.982
4t. tr.	111.900	105.047	6.852
1996	492.431	464.842	27.589
1r. tr.	112.283	104.800	7.483
2n. tr.	116.676	110.458	6.218
3r. tr.	116.312	111.093	5.219
4t. tr.	147.160	138.491	8.669
1997	568.954	508.653	60.301
1r. tr.	120.764	112.650	8.114
2n. tr.	137.994	127.594	10.400
3r. tr.	128.061	111.214	16.847
4t. tr.	182.135	157.195	24.940

Font: Dades de l'INEM facilitades per la Regidoria de Promoció Econòmica i Ocupació de l'Ajuntament de Barcelona.

Variació	4t. tr. 1997/ 4t. tr. 1996	1997/1996	1996/1995
Total contractes	23,8	15,5	16,9
Definits	13,5	9,4	18,1
Indefinits	187,7	118,6	0,1

Una ràpida ullada a l'atur sectorial posa de relleu que les taxes de creixement de l'activitat productiva i la corresponent creació d'ocupació han diferit substancialment entre sectors. Així, tant l'atur d'origen industrial com el de la construcció s'han reduït a un ritme clarament superior al del total, mentre que el d'origen terciari, més exposat a la rotació dels contractes temporals, i el col·lectiu d'aturats sense ocupació anterior, que recull l'augment de nous demandants d'ocupació atrets per les expectatives de trobar feina, han evolucionat força pitjor que la mitjana.



Si aquesta lectura es fa a partir de les altes a la Seguretat Social, la major part dels nous llocs de treball creats ho han estat al terciari. Dels gairebé 30.000 treballadors assalariats incorporats a centres de treball de Barcelona i afiliats al règim general de la Seguretat Social durant els primers nou mesos de 1997, més del 85 per cent han estat donats d'alta en el sector serveis. El subsector d'empreses de serveis a les empreses i el sector de la construcció, han estat els segments d'activitat més dinàmics a l'hora de generar nova ocupació. A la resta de la regió metropolitana l'esquema es repeteix amb la variant d'un major protagonisme de les empreses industrials.

L'ocupació afiliada a la Seguretat Social, possiblement per la regularització d'un volum indeterminat de llocs de treball submergits, ha crescut més que l'augment estimat del nombre d'ocupats a partir de l'EPA.

Tot i que en el moment de tancar aquesta edició no disposem de les dades d'afiliació del darrer trimestre, el comportament dels primers nou mesos de l'any pràcticament assegura un creixement de l'ordre del cinc per cent tant a Barcelona com a la resta de l'entorn metropolità. Una taxa sensiblement superior a la de 1996 i a la de la població ocupada estimada. Possiblement la incidència de la recent reforma del mercat laboral sobre la contractació a temps parcial i la indefinida no sigui del tot aliena a aquest fenomen.

L'augment superior al 15 per cent del nombre de contractes registrats durant el 1997 ha estat similar a la d'un any abans en termes agregats. La gran diferència és que mentre que el nombre de contractes definits quan a la seva duració temporal ha crescut menys d'un deu per cent —la meitat que durant el 1996—, les contractacions indefinides, impulsades per les bonificacions contemplades en la reforma pactada a tres bandes i aprovada a la primavera de 1997, s'han més que doblat.

Durant el 1997 s'han registrat més de 60.000 contractes indefinits a Barcelona, el 10,6 per cent de tots els signats. Si es compara amb el sis-set per cent que aquesta modalitat de contractació representava en anys anteriors, el guany és evident però relativament esquifit donades les expectatives generades i la conjuntura expansiva en la que s'ha mogut l'economia barcelonina durant el 1997.

Monografia

Les infraestructures aeroportuàries i el seu impacte sobre l'ocupació. Reflexions per al cas de Barcelona des de l'experiència europea

Ignasi Ragàs i Prat
Economista
Tinència d'Alcaldia de Promoció Econòmica i Ocupació
Ajuntament de Barcelona

Les infraestructures aeroportuàries i el seu impacte sobre l'ocupació. Reflexions per al cas de Barcelona des de l'experiència europea

Introducció

L'objectiu d'aquest article és aportar alguns elements sobre dues qüestions que en aquests moments han esdevingut especialment importants en el debat sobre el futur de l'aeroport de Barcelona:

1) Quins són els efectes d'un gran aeroport en l'economia i, especialment, en l'ocupació del territori que l'acull?

2) Quins són els models de gestió que optimitzen aquests efectes en el territori?

Aquest article no pretén aportar respostes definitives a aquestes dues preguntes, però sí que es poden exposar algunes referències, que en aquest cas es centraran fonamentalment en l'experiència europea, en la qual l'Aeroport de Barcelona s'insereix[1].

1. Els efectes dels grans aeroports sobre l'ocupació

La dificultat de quantificar els impactes.

El transport aeri és una de les grans indústries del segle XX i apareix, a les portes del segle XXI, com un sector amb unes àmplies possibilitats d'expansió. En els darrers tres decennis, el trànsit aeri mundial s'ha duplicat cada deu anys a un ritme gairebé dues vegades més ràpid que el creixement del PIB mundial. Dues dades permeten situar la importància del transport aeri:

— La incidència econòmica del transport aeri en el món s'estimava el 1989 en 720 bilions de dòlars, xifra que es preveu que arribi a 1.500 bilions l'any 2010.

— S'estima que els aeroports europeus ocupen directament unes 750.000 persones, d'elles només unes 150.000 treballen directament per a les autoritats aeroportuàries.

Quan l'objecte d'estudi és un aeroport determinat i s'intenta referir les seves magnituds bàsiques a les dels aeroports del seu nivell, apareixen sovint uns resultats molt dispars que posen de manifest la conveniència de desenvolupaments més precisos de les metodologies vigents per homogeneïtzar al màxim els factors que es consideren. Com apunten els professors Robusté i Clavera en el seu estudi sobre l'impacte econòmic de l'Aeroport de Barcelona, «es d'una extrema imprudència comparar estudis d'impacte sobre aeroports a menys que s'hagin concebut i encarregat sota una estricta uniformitat de tècniques d'anàlisi».

Atesa aquesta poca homogeneïtat en les avaluacions, especialment dels efectes indirectes i induïts, focalitzarem la major part d'aquesta anàlisi en els efectes directes *«sobre la plataforma»* assumint la restricció que això suposa respecte de l'avaluació dels efectes totals.

Llocs de treball sobre la plataforma aeroportuària (1993)

	Passatgers/ any (milions)	Llocs de treball	Llocs de treball per mppa*
Heathrow	47,9	52.700	1.100
Frankfurt	30,7	53.300	1.737
Roissy-CDG	26,1	41.023	1.570
Orly	25,3	29.682	1.170
Schiphol	21,2	37.000	1.745
Gatwick	20,2	19.370	960
Madrid	17,6	9.000	514
Zuric	13,5	16.021	1.450
Manchester	13,4	12.200	910
Düsseldorf	13,0	9.800	870
Munic	12,7	15.000	1.180
Estocolm	12,4	13.000	1.050
Ginebra	5,8	6.310	1.088
Lió-Satolas	4,0	2.468	620
Milà (Linate + Malpensa)	13,0	10.093	776
Stansted	2,7	4.680	1.735
Copenhague (1996)	16,1	13.000	807
Barcelona (1994)	10,6	4.903	462

*mppa: milió de passatgers/any.
Font: IAURIF, Copenhagen Airport, Clavera-Robusté: op. cit.

En relació amb aquest efecte *«sobre la plataforma»*, la mitjana de mil llocs de treball generats per cada milió de passatgers anuals ha esdevingut un estàndard[2]. L'evidència en bona part dels grans aeroports d'Europa recolza aquesta hipòtesi, si bé es produeixen diferències substancials entre uns aeroports i altres.

D'altra banda, alguns estudis nord-americans proposen una ràtio de 1.000 llocs de treball per cada milió de dòlars de càrrega gestionada en un aeroport[3].

L'aeroport de Barcelona, per la seva banda, ocupa unes 5.000 persones sobre la plataforma, amb un trànsit de 15 milions de passatgers el 1997. És a dir, si l'aeroport de Barcelona acomplís la ràtio estàndard, hauria d'ocupar 10.000 persones més.

Es planteja, doncs, l'anàlisi, de quins són els factors que influeixen en la capacitat d'una plataforma aeroportuària de crear ocupació.

1. Aquest article s'ha elaborat fonamentalment a partir dels materials i els debats desenvolupats en el marc de l'*Airport Regions Conference (ARC)*, associació que agrupa una vintena de governs locals regionals i metropolitans europeus que estan a l'àrea d'influència de grans aeroports internacionals. L'Ajuntament de Barcelona té encomanada la secretaria general de l'ARC en el període 1997-1999 i presideix el grup de treball «Airport related business and employment». L'autor agraeix especialment els suggeriments i les observacions de Xavier Roig, Secretari General de l'ARC.

2. Veure ATAG: «The Economic Benefits of Air Transport». Ginebra 1991.

3. Veure J.D. Kasarda: «Airport Related Industrial Development». Urban Land. Juny 1996.

Factors que influeixen en la generació d'ocupació a un aeroport.

El component internacional del trànsit. El nombre de llocs de treball per milió de passatgers tendeix a ser més alt en els aeroports amb un major component de trànsit internacional. Per exemple, en el cas de París els aeroports de Charles de Gaulle i Orly, amb un volum de trànsit similar, tenen una ràtio de 1.500 llocs de treball per milió de passatgers en el primer, amb un 90 per cent de trànsit internacional, i de 1.170 en el segon, amb un trànsit internacional del 35 per cent. El mateix es detecta si comparem aeroports amb trànsits similars com Düsseldorf i Munic o Lió i Ginebra. En tots dos casos el segon aeroport és més internacional i presenta un major índex d'ocupació per milió de passatgers.

Les economies d'escala. Hom podria esperar que en els aeroports es produïssin economies d'escala en el sentit que la taxa d'augment de l'ocupació fos decreixent en relació amb l'augment de trànsit. No obstant això, aquesta hipòtesi no es verificable totalment davant les xifres dels aeroports europeus. El principal *hub* europeu que és Heathrow té una taxa de llocs de treball per milió de passatgers propera al miler, a l'igual que aeroports molt més petits com els de Munic, Estocolm o Ginebra. En canvi, altres aeroports com Frankfurt, Schiphol (Amsterdam) o Stansted (Londres) tenen taxes d'ocupació per milió de passatgers molt més altes, tot i tenir trànsits molt diversos. La clau d'aquesta paradoxa cal buscar-la probablement en la diversificació d'activitats.

La diversificació d'activitats. Les altes taxes d'ocupació de Schiphol i Frankfurt i, en menor mesura, Charles de Gaulle, es poden atribuir en bona part al desenvolupament d'activitats complementàries amb la pròpia de l'aeroport. En aquest sentit es pot citar l'operació del Frankfurt Airport Center amb 50.000 m^2, les operacions del Triport (40.000 m^2) i el World Trade Center (60.000 m^2) a Schiphol, i els 100.000 m^2 del Roissy Pôle a Charles de Gaulle.

En el cas d'un aeroport com ara Schiphol, que ha optat obertament per la diversificació amb la incorporació d'un ampli ventall d'activitats terciàries, l'ocupació directa en els darrers nou anys s'ha incrementat en 14.000 persones: de 29.400 l'any 1987 a 43.400 el 1996; és a dir, un augment del 47,6 per cent.

Hem d'esperar també que l'impacte sobre el valor afegit sigui més alt en els aeroports amb major diversificació, atès que les activitats estrictament aeroportuàries són relativament intensives en mà d'obra i amb una baixa incorporació de valor afegit per persona (handling, seguretat, neteja, restauració, etc.) La diversificació d'activitats tant industrials com de terciari avançat és previsible que faci augmentar sensiblement el VAB per milió de passatgers.

Avançarem doncs la hipòtesi que la internacionalització i el desenvolupament d'activitats complementàries són dues de les principals claus per a una major creació d'ocupació als aeroports.

Tipologia de les activitats i ocupacions generades pels aeroports.

La tipologia de les activitats i ocupacions generades als aeroports varia notablement en cada cas. Els principals grups d'activitats en què es distribueixen els llocs de treball són els següents:

— Entre un 40 i un 50 per cent dels llocs de treball localitzats als aeroports són generats per les companyies aèries. Aquest percentatge varia molt d'un lloc a l'altre i és significativament més alt en els casos en què una gran companyia té la seu a l'aeroport.

— Entre un 20 i un 30 per cent dels llocs de treball estan vinculats a les autoritats aeroportuàries i a serveis públics no comercials com policia, duanes, etc.

— Aproximadament un 30 per cent dels llocs de treball estan vinculats a serveis als viatgers com restauració, hosteleria i serveis comercials.

Tendències de l'ocupació vinculada als aeroports.

Aquesta distribució de les activitats està en un procés de transformació molt important per causa de diversos factors:

La *liberalització dels serveis de handling* ha fet que els monopolis en aquesta activitat, generalment exercits per una companyia de bandera (com era el cas d'Iberia a Espanya) o per la pròpia administració de l'aeroport (com és el cas de Frankfurt), hagin de desaparèixer. Aquest procés comporta un transvasament de l'ocupació dedicada al handling i adscrita a les companyies o a l'administració aeroportuària cap al sector comercial. D'altra banda, altres processos d'outsourcing per part de les pròpies companyies i les administracions aeroportuàries aniran en aquesta direcció.

En general, la *liberalització del transport aeri* accentuarà la competència entre companyies, que les obligarà a una reestructuració de costos que es traduirà molt probablement en reduccions del volum de llocs de treball en els aeroports. No solament per la reducció de les seves plantilles, sinó també per les pressions a la baixa que les mateixes companyies forçaran en les taxes i preus dels serveis aeroportuaris, que es veuran obligats a ajustar la seva estructura de costos per continuar sent competitius.

Augment de la productivitat. Una part molt significativa dels llocs de treball generats pels aeroports són de mitjana i baixa qualificació: handling, moviment i distribució d'equipatges, neteja, vigilància, restauració, etc. Moltes d'aquestes activitats avui intensives en ma d'obra son susceptibles de ser mecanitzades a curt termini o ja comencen a ser-ho. La tendència cap a una major productivitat de la ma d'obra ocupada als aeroports és un procés imparable que la liberalització del transport aeri de ben segur accelerarà.

L'ocupació a l'aeroport de Barcelona

Grups d'activitat	Llocs de treball	(%)
Operadors aeris i transitaris	1.700	35
Administració aeroportuària	738	15
Serveis aeronàutics	1.307	27
Serveis comercials als passatgers	524	10
Òrgans de l'Administració	597	12
Altres	37	1
Total	**4.903**	**100**

Font: F. Robusté i J. Clavera: Impacto Económico del Aeropuerto de Barcelona. AENA. 1997.

La situació de l'Aeroport de Barcelona.

L'àrea d'activitat on es detecta una major dispersió entre la situació de l'Aeroport de Barcelona respecte als paràmetres dels grans aeroports europeus és en el camp dels serveis comercials als passatgers. Aquí es reflecteix el poc desenvolupament de les activitats complementàries, com ho demostra l'absència d'hotels, centres de negocis, zones industrials i de manteniment, etc.

D'altra banda, la baixa ocupació vinculada a l'administració aeroportuària reflecteix el fet que sent l'aeroport de Barcelona un element d'una xarxa centralitzada com és AENA, hi ha tot un conjunt de serveis centrals que es presten a la seu de Madrid. Quan un aeroport té una administració independent és d'esperar que hi hagi un augment de l'ocupació vinculada a aquests serveis centrals imprescindibles que, d'altra banda, cal significar que en molts casos poden ser de major qualificació.

La importància de l'ocupació indirecta (45.000 llocs de treball) i induïda (20.000) de l'Aeroport de Barcelona —segons un estudi d'impacte econòmic referit al 1994—, posa de manifest que la incidència econòmica de l'aeroport té una transcendència que va molt més enllà de les pistes. Aproximadament un 75 per cent de l'ocupació i del valor afegit total (directe, indirecte i induït) generat per l'aeroport es concentra en dos grans grups: l'hosteleria i la restauració i els transports urbà, aeri i activitats connexes. Es tracta en tots els casos d'activitats relativament intensives en ma d'obra.

En qualsevol cas, i segons diferents estudis, la capacitat de generació de llocs de treball de l'aeroport de Barcelona és, ara per ara, inferior a la d'altres aeroports europeus de característiques similars i no pas menys eficients. Aquest relatiu poc desenvolupament de les activitats complementàries de l'aeroport de Barcelona es podria vincular a tres factors: el primer és que l'aeroport no ha estat utilitzat com a plataforma estratègica de cap gran operador (com una companyia de bandera), el segon és que no ha tingut un model de desenvolupament d'activitats estratègiques complementàries a l'activitat aeroportuària i el tercer es relacionaria amb el feble desenvolupament d'uns serveis centrals autònoms.

Cal afegir una condició gairebé *sine-qua-non* per al desenvolupament d'activitats a l'aeroport de Barcelona, que és aconseguir una posició sòlida en el context del sistema d'aeroports del sud d'Europa que li permeti consolidar-se com un *hub*. Això requereix la capacitat de poder desenvolupar una estratègia empresarial i comercial pròpia en un moment en què la liberalització del transport aeri està provocant moviments molt ràpids entre les grans aliances de companyies i els aeroports.

La diversificació i la promoció d'activitats de valor afegit.

Els aeroports considerats com empreses individuals han de comptar cada cop més amb els ingressos provinents de les activitats i serveis comercials per compensar els seus comptes de pèrdues i guanys. Així, per exemple, les taxes aeroportuàries només representen el 34 per cent dels ingressos de la British Airports Authority, empresa privatitzada que gestiona els principals aeroports de Londres, el 45 per cent dels ingressos de Schiphol i el 31 per cent dels de Frankfurt.

En aquest sentit, els aeroports tendeixen cada cop més a diversificar les seves activitats, principalment en els àmbits de parcs logístics vinculats amb el transport aeri, àrees comercials —sovint no sols orientades cap als viatgers[4]—, serveis de manteniment i reparació d'aeronaus, activitats industrials i de serveis vinculades al sector aeroespacial en general, centres de negocis i d'intercanvis comercials, parcs d'exposicions, àrees industrials i de terciari superior, centres de decisió internacional d'empreses i seus per a activitats que impliquen una gran mobilitat geogràfica que la proximitat de l'aeroport afavoreix, etc.

Evidentment no hi ha una recepta única que sigui beneficiosa per a tots els casos sinó que cal tenir en compte el punt de partida de l'aeroport, l'estructura territorial i del teixit empresarial, etc. En el cas de Barcelona sembla que l'avantatge comparatiu que suposa la plataforma logística del delta del Llobregat ofereix moltes possibilitats en aquest camp. També la proximitat de les instal·lacions de la Fira de Barcelona pot afavorir el desenvolupament d'un sector d'activitats vinculades als intercanvis comercials i a la internacionalització de la nostra economia.

El desenvolupament de les activitats logístiques vinculades amb la càrrega aèria mereix una menció especial. El volum de càrrega aèria ha crescut un set per cent anual acumulatiu en els darrers 10 anys i es preveu que en el futur es mantingui un ritme de creixement superior al trànsit de viatgers i que es dupliqui en un període de 12 a 15 anys. Però el volum només dóna una aproximació imprecisa de la importància de la càrrega aèria, en la mesura que les mercaderies especialment voluminoses o pesants solen ser transportades per altres mitjans. Molt més significatiu és que entre un 25 i un 35 per cent del comerç mundial en valor es fa ja per via aèria.

Com ja s'ha apuntat, Barcelona ofereix unes magnífiques possibilitats de desenvolupament d'activitats logístiques vinculades a l'aeroport, atès que cap ciutat d'Europa disposa d'una plataforma logística tan compacta que integri en una mateixa àrea les instal·lacions portuàries, la ZAL, les connexions ferroviàries i aèries. D'altra banda la tercera pista en projecte permetrà que les operacions d'aproximació i enlairament es realitzin principalment sobre el mar per la qual cosa les operacions dels carguers purs operant per la nit —quan hi ha més disponibilitat d'*slots*— no comportarien molèsties per motius de soroll sobre zones urbanes.

4. En algunes regions el desenvolupament d'àrees comercials en els àmbits dels aeroports ha arribat a repercutir negativament en el teixit comercial de les poblacions limítrofes en la mesura que l'aeroport s'ha convertit en un centre comercial sense restriccions horàries, com és el cas de Heathrow i Frankfurt.

Aquestes activitats de valor afegit no solament poden comportar una important creació de llocs de treball directes sinó que també tenen uns efectes indirectes positius en la mesura que permeten desenvolupar nous sectors d'activitat terciària especialitzada com poden ser serveis jurídics i d'assessorament a les empreses vinculades al transport aeri, formació de pilots i tècnics de manteniment, experts en logística per via aèria, etc. Es tracta en tots els casos de sectors avui molt poc desenvolupats a Barcelona (malgrat ser la ciutat bressol de l'aviació espanyola).

L'optimització de l'espai.

Els aeroports generen dos tipus d'efectes que entren en conflicte en el territori i que podem anomenar efecte metropolità i efecte tecnopolità[5].

L'efecte *metropolità* de l'aeroport es pot definir com l'efecte difusor de creixement econòmic en el territori. Així, un aeroport té un efecte positiu en el territori perquè augmenta la seva accessibilitat i el fa més atractiu per a la implantació d'activitats.

L'efecte *tecnopolità* és el derivat de la congestió al voltant dels aeroports. Es a dir, la proximitat de l'aeroport és percebuda com un atractiu per a activitats que no necessàriament requereixen una proximitat física a la plataforma sinó que, en el millor dels casos, el que necessiten és un bon accés als serveis aeris que ofereix l'aeroport. Portat a l'extrem, l'efecte tecnopolità suposarà una relocalització d'activitats a les immediacions de l'aeroport, omplint un espai escàs i impedint la implantació d'activitats que sí necessiten de la proximitat física de la plataforma o, fins i tot, limitant l'expansió de l'aeroport. La prevalença de l'efecte tecnopolità explica els problemes de congestió als entorns d'alguns grans aeroports i significativament als de París i Londres.

L'espai físic proper a l'aeroport és limitat i, en aquest sentit, l'optimització de l'impacte econòmic de l'aeroport —aconseguir que l'efecte metropolità difusor en el territori prevalgui sobre l'efecte tecnopolità centralitzador— requerirà poder gestionar els conflictes que poden aparèixer en la utilització d'aquest espai. La cooperació entre els aeroports i les autoritats territorials és clau per a gestionar aquests processos de manera òptima.

2. La participació del territori en la gestió d'aeroports a Europa

Autonomia *versus* xarxa.

El model de gestió d'aeroports més generalitzat a Europa és el d'empreses amb titularitat pública o mixta que gestionen cada infraestructura i, en alguns casos, d'altres aeroports menors. Aquestes empreses estan participades generalment per diversos nivells de govern nacional, regional i local, en funció de l'estructura administrativa dels diferents països i els condicionants històrics dels diversos aeroports en particular.

El model de gestió centralitzada dels aeroports per part d'un organisme de l'Estat (o amb clara majoria estatal) com és el cas d'Espanya, es manté o bé en països petits com Irlanda, Bèlgica[6], Dinamarca[7] o Portugal o en països on el transport aeri té una importància estratègica a l'hora de garantir les comunicacions del país. En aquest segon grup trobem casos com els de Suècia o Finlàndia, on existeix una àmplia xarxa d'aeroports en les zones àrtiques que actuen com l'únic lligam de comunicació de comunitats de difícil accés especialment a l'hivern, o el cas de Grècia[8] amb un problema similar de comunicacions derivat de la gran proporció de territori insular del país. Portugal també es podria considerar en aquest segon grup atès que dels deu aeroports de la xarxa d'ANA (Aeroportos e Navegaçao Aerea), només tres estan en el territori continental del país.

És cert que en el cas d'Espanya hi ha un element d'insularitat important i algunes deficiències de comunicació per altres mitjans terrestres a algunes regions. No obstant això, seria inadequat comparar la situació espanyola amb el Nord escandinau o amb la dispersió insular hel·lènica.

El model espanyol de xarxa aeroportuària gestionada per l'organisme públic Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), malgrat estar teòricament fonamentat en una lògica d'equilibri o solidaritat territorial (per la qual l'Estat de les autonomies té altres mecanismes compensatoris), produeix efectes contraposats a aquests principis, ja que ha generat amb el temps una forta concentració del trànsit aeri espanyol en un aeroport (Madrid), més que no pas un reequilibri. Així mateix ha impedit que altres aeroports amb un potencial contrastat, com és el cas de Barcelona, poguessin desenvolupar una estratègia comercial pròpia.

Precisament en els casos —molt aïllats fins ara— en què el control d'AENA sobre un aeroport s'ha complementat amb algun instrument compartit amb les institucions del territori és on s'han produït els resultats més espectaculars, com és el cas de l'aeroport de Vitòria on la promoció de les activitats de càrrega han comportat que aquest trànsit es multipliqués per més de deu en els darrers dos anys. Així mateix es pot citar com, paradoxalment, en la regió insular pitjor comunicada amb la Península (les Illes Canàries) es formula de manera molt explícita la sol·licitud de transferència dels aeroports a les comunitats autònomes.

En qualsevol cas, el model d'AENA gestionant centralitzadament una quarantena d'aeroports amb un trànsit de més 100 milions de passatgers és absolutament excepcional a Europa occidental.

5. Aquests efectes estan analitzats en el cas de diversos aeroports europeus en C. Guadriault, E. Berthon i H. Blumenfeld: L'impact Economique des Aéroports. IAURIF. 1995. En aquest article s'utilitza la terminologia utilitzada en aquest estudi.

6. Malgrat que la Régie des Voies Aériennes (RVA) belga és l'autoritat responsable de l'aeroport de Brussel·les i, en particular, de la gestió de les pistes, de la zona de càrrega i de la seguretat, la construcció i posterior gestió de la terminal de passatgers està encomanada a la societat mixta Brussels Airport Terminal Company (BATC), on la RVA té el 47,5 per cent de les accions i un consorci d'onze bancs i institucions privades en té la resta.

7. L'accionariat de la København Lufthavne A/S, societat gestora de l'aeroport de Copenhague està compost per l'Estat danès en un 51 per cent i el 49 per cent restant cotitza a la borsa.

8. El nou aeroport d'Atenes a Spata actualment en construcció és una empresa mixta amb un 55 per cent de participació de la República Hel·lènica i la resta en mans d'un consorci privat.

Models de gestió d'aeroports a Europa.

A) Alemanya

Els grans aeroports alemanys són empreses públiques consorciades entre el govern federal, els «lands» i els governs locals. Actualment els principals aeroports alemanys estan iniciant processos de privatització, especialment per la voluntat del govern federal de reduir la seva participació, que probablement també incidirà en les participacions dels governs regionals i locals. Analitzarem més àmpliament els casos de Frankfurt i de Munic.

L'*aeroport de Frankfurt* és el principal *hub* de Lufthansa i està situat en un centre important de comunicacions de primer nivell (l'anomenada «Creu de Frankfurt» formada per l'autopista que cobreix l'eix nord-sud Hamburg-Basilea i l'est-oest Bonn-Munic). Està gestionat per l'empresa Flughafen Frankfurt Main AG (FAG), participada pel Govern federal (25,9 per cent), l'Estat de Hesse (45,2 per cent) i l'Ajuntament de Frankfurt (28,9 per cent).

A l'aeroport de Frankfurt hi treballen 53.300 persones, una xifra equivalent a la d'ocupats en els 400 bancs que fan de Frankfurt una plaça financera de primer nivell o el doble de persones ocupades en cadascuna de les dues grans empreses industrials situades a la regió: Opel i Hoechst AG.

Entre les principals activitats complementàries que desenvolupa la FAG es poden citar el Frankfurt Airport Center de 50.000 m² d'oficines, un centre de conferències (amb 23 sales per reunions des de 8 a 200 persones) un centre d'exposicions permanents, un supermercat i dos hotels.

FAG forma part del consorci internacional que ha aconseguit la concessió per a la construcció i l'explotació per 30 anys del nou Aeroport Internacional d'Atenes a Spata.

El *nou aeroport de Munic* a Freising és també un dels casos d'èxit recent més notables a Europa per l'evolució del trànsit i per la incidència econòmica en una zona rural poc desenvolupada situada a uns 40 Km. de la ciutat central. Així, els districtes més propers al nou aeroport de Munic —Freising, Oberding i Hallbergmoos— són els que han experimentat increments més grans d'ocupació assalariada en el període 1990-1993, superiors al 50 per cent, i on la taxa d'atur és la més baixa d'Alemanya. Entre 1985 i 1994 el 44,7 per cent del creixement dels llocs de treball a l'àrea metropolitana de Munic es va produir en els districtes propers a l'aeroport.

La societat de l'aeroport, Flughafen München GmbH, està participada pel Govern federal (26 per cent), l'Estat de Baviera (51 per cent) i l'Ajuntament de Munic (23 per cent).

La Flughafen München s'encarrega de la promoció de zones comercials i de negocis, hotels, oficines i centre de conferències en el Munich Airport Center, amb 30.000 m² a l'àrea de l'aeroport. Cal dir que la distància respecte la ciutat central ha fet que la comercialització dels espais en el MAC hagi estat més lenta i difícil que en el cas de Frankfurt.

Resultats econòmics de FAG

	1996	1996/1995 (%)
Ingressos (milions DM)	2.363	2,0
Beneficis després d'impostos (milions DM)	84,2	90,5
Inversions (milions DM)	440	–8,3
Passatgers (milions)	38,8	1,5
Càrrega (milions tones)	1,37	2,9
Moviments (milers)	385	1,7

Font: F Flughafen Frankfurt Marin AG. Annual Report.

Resultats econòmics BAA

	1994	1995	1996
Ingressos (milions £)	1.098	1.159	1.253
Benef. abans d'impostos (milions £)	322	366	418
Passatgers (milions)	82,0	87,7	93,6
Moviments (milers)	871	895	931
Càrrega (milers tones)	1.305	1.480	1.552

Font: BAA 1996 Annual Report.

B) Gran Bretanya

A la Gran Bretanya hi conviuen diversos models de gestió d'aeroports. Els més freqüents són el de gestió privada i el de gestió local. La *British Airports Authority plc (BAA)*, la principal empresa aeroportuària d'Europa i la que té més beneficis, és el millor exemple del primer model. Fou privatitzada el 1987 i és la propietària i operadora dels principals aeroports de Londres (Heathrow, Gatwick i Stansted), dels principals aeroports escoçesos (Glasgow, Edimburg i Aberdeen) i de l'anglès de Southampton. També gestiona l'aeroport d'Indianàpolis als EE.UU. i ha aconseguit recentment la concessió per la gestió de l'aeroport de Nàpols.

Heathrow és el principal *hub* d'Europa però pateix problemes greus de congestió de les pistes i les terminals. Similars problemes a menor escala pateix Gatwick. Tant Heathrow com Gatwick tenen una superfície de la plataforma molt reduïda i estan situats en la proximitat de nuclis urbans. Dues característiques que dificulten l'expansió de les activitats. Per tal de reduir la pressió sobre aquests dos aeroports, BAA va construir el d'Stansted, amb una plataforma més àmplia que permet una major capacitat d'expansió futura, tant a nivell de trànsit com d'activitats terciàries vinculades als aeroports. Malgrat que els ritmes de creixement del trànsit a Stansted són molt importants, encara està lluny de constituir-se com un focus important d'activitats.

L'amplíssima gamma de connexions aèries que ofereixen Heathrow, i en menor mesura Gatwick, constitueix un atractiu molt fort per a la implantació d'activitats als seus entorns. Aquesta atracció ha comportat creixements espectaculars en els districtes propers però, també, problemes de congestió en els accessos, dèficit d'habitatges, augments elevats dels preus en el mercat immobiliari i tensions en el mercat de treball. Aquestes externalitats han comportat que la percepció dels aeroports des d'algunes col·lectivitats locals no sigui del tot positiva —tal com s'ha evidenciat en el procés per a la construcció de la cinquena terminal a Heathrow.

Entre les causes d'aquestes dificultats hi ha la gran diferència entre la capacitat econòmica i de negociació d'un gran operador com BAA i unes autoritats locals fragmentades i amb pocs poders i recursos econòmics.

Existeixen ja alguns símptomes que aquesta situació pot estar canviant, com són els comitès consultius dels aeroports amb participació de representants del territori. Un altre símptoma —que sortiria com una concessió per possibilitar la cinquena terminal a Heathrow— apuntaria a la possibilitat que l'aeroport contribuís econòmicament a contrarestar els costos d'algunes externalitats negatives que produeix en el camp mediambiental i de transport públic. Així mateix es pot citar un ambiciós pla de desenvolupament del transport públic en els accessos a Heathrow.

L'*aeroport de Manchester,* gestionat per les administracions locals, és un dels més dinàmics d'Europa, i ha tingut un paper molt important en la dinamització econòmica d'una regió en declivi com és el Nord-Est anglès. La *Manchester Airport plc,* societat gestora de l'aeroport, està participada per l'Ajuntament de Manchester amb un 55 per cent de l'accionariat i pels nou consells locals del Gran Manchester amb un cinc per cent cadascun.

El trànsit a Manchester era de 15 milions de passatgers el 1997, el doble que deu anys abans. Hi operen 96 companyies amb 166 destinacions (a Barcelona —amb un volum equivalent de passatgers— hi operen unes 50 companyies amb unes 100 destinacions).

Un dels principals factors de l'èxit de Manchester ha estat una gestió de l'aeroport molt professionalitzada i amb una clara i agressiva estratègia comercial. Manchester és un dels aeroports més ben gestionats d'Europa i amb una millor visió estratègica. Va ser escollit per la IATA el 1996 com el millor per als passatgers, seguit per l'aeroport Changi de Singapur. El 1997 Changi va assolir el primer lloc però Manchester va mantenir el segon.

És molt significatiu remarcar que la societat gestora de l'aeroport de Manchester manté una política d'estreta relació amb el territori i amb el seu teixit social. Com a mostra pot citar-se el fet que l'aeroport sigui el primer patrocinador públic d'art en el nord-oest anglès amb una aportació el 1997 de 430.000 lliures (que prové de l'1 per cent dels beneficis d'explotació). També disposa d'un fons per a millores socials gestionat directament per la comunitat que prové de les sancions als avions que superen els límits de so. Finalment, afegir que la recent construcció de la segona pista a Manchester ha estat acompanyada d'un amplíssim paquet de més de 100 mesures correctores mediambientals.

La incidència de l'aeroport en termes d'ocupació s'estima en unes 23.500 persones entre llocs de treball directes i indirectes. Però el més significatiu és que s'han apuntat alguns efectes importants de l'aeroport en la transformació de l'estructura econòmica de la ciutat. Així, el fet que Manchester hagi esdevingut el segon centre financer de la Gran Bretanya es deu en gran mesura a l'efecte de l'aeroport.

Resultats econòmics de Manchester Airport PLC

	1996	1997
Facturació (milers £)	202.700	206.755
Beneficis abans d'impostos (milers £)	28.018	29.580
Passatgers (milions)	15,2	15,1
Càrrega (milers de tones)	82,2	84,2
Moviments (milers)	149,0	144,3

Font: Manchester Airport Annual Report 1997.

C) França

El model francès es caracteritza també per la dualitat entre la situació de París i la de la resta d'aeroports regionals.

Els *aeroports de París* (Orly i Roissy-Charles de Gaulle) estan gestionats per una agència pública depenent del Ministeri de Transport: *Aéroports de Paris (ADP).* Als aeroports de París hi treballen actualment entre 75.000 i 80.000 persones. D'elles, gairebé unes 19.000 són empleades d'Air France que té la seu a Roissy. S'estima que els aeroports de París aporten un nou per cent al PIB de la regió d'Île de France. Així mateix s'ha estimat que més d'un terç dels nous llocs de treball creats a la regió d'Île de France entre 1975 i 1990 han estat deguts al nou aeroport de Roissy-CdG.

La privatització dels aeroports de París no sembla previsible a curt termini, com tampoc una participació dels agents locals. A París sembla repetir-se, però amb menor intensitat, la feble posició dels governs territorials davant un gran operador aeroportuari. No obstant això, l'existència d'un nivell local menys atomitzat amb la presència de la ciutat de París (absent en el cas de Londres) i nivell de govern regional —el Consell Regional d'Île de France— amb competències de planificació territorial, introdueix una major coordinació entre les estratègies d'ADP i les del territori.

La resta d'aeroports francesos estan gestionats per les cambres de comerç locals. Aquesta implicació de les institucions econòmiques locals permet un gran dinamisme i capacitat d'acció d'aquests aeroports que, fins i tot, creen companyies aèries pròpies o participen activament en el suport de companyies aèries regionals. En qualsevol cas, la distància en totes les magnituds de trànsit entre aquests aeroports regionals i els de París és molt important.

D) Itàlia

Els aeroports italians són, en general, empreses públiques amb participació de diversos nivells de govern locals. En alguns casos com a Nàpols o a Roma s'ha iniciat el procés per a la privatització.

Atès el seu interès i el fet que és un aeroport que pot convertir-se en un seriós competidor del de Barcelona, s'analitzarà en concret el cas de Milà[9].

9. Un altre exemple interessant pel que fa a la participació de les institucions territorials i econòmiques és el de l'Aeroport de Torí, gestionat per l'empresa mixta SAGAT, on la ciutat de Torí participa amb un 50,76 per cent, la Cambra de Comerç amb un 24,71 per cent, la regió del Piemont amb un 11,42 per cent, la província de Torí amb un 10,15 per cent, el grup FIAT amb un 2 per cent i SEA (gestora de l'aeroport de Milà) amb un 0,96 per cent.

Principals resultats econòmics de la SEA

	1994	1995	1996
Ingressos totals (M. lit)	537.801	612.383	646.656
Marge brut (M. lit)	136.721	187.395	192.714
Passatgers (milers)*	13.814	14.719	16.367
Càrrega (milers Tm)*	177,8	194,5	164,0
Moviments (milers)	155,3	173,6	193,5

M. lit: milions de lires italianes.
* Linate + Malpensa.
Font: SEA.

Milà és un altre cas interessant d'implicació de la ciutat en el desenvolupament aeroportuari. La Società Esercizi Aeroportuali S.p.A. (SEA) va ser creada el 1948 i gestiona els dos aeroports de Milà: Linate i Malpensa, així com l'aeroport regional de Bèrgam. És una societat de règim privat que té com a principals accionistes la ciutat de Milà (84,6 per cent) i la seva província (14,5 per cent). Ni la regió de Lombardia, ni l'Estat italià tenen una participació directa rellevant en la societat. No obstant això, la regió incideix fonamentalment a través de les competències regionals en matèria d'ordenació del territori. Dels dos aeroports importants, només Linate està en l'àmbit urbà de Milà, ja que Malpensa és a més de trenta kilòmetres de la ciutat.

El sistema d'aeroports de Milà està travessant una importantíssima transformació com a conseqüència de la construcció de la nova terminal i pistes a Malpensa amb la voluntat que esdevingui l'element principal de tot el sistema, i limitant les operacions de Linate al pont aeri amb Roma i altres serveis de curta distància. Les impressionants inversions previstes a Malpensa (a l'entorn de 650.000 milions de ptes.) estan finançades en un 47 per cent per l'Estat, un 38 per cent per SEA i un 15 per cent pel sector privat.

El projecte d'ampliació de Malpensa ha suposat un element molt interessant de consens en el territori sota el lideratge local orientat a promoure i acompanyar en un clima de consens estratègic el desenvolupament del projecte Malpensa 2000, malgrat les dificultats d'un procés que ha durat gairebé deu anys. De manera semblant al cas de Barcelona, la implantació del nou aeroport de Malpensa també va haver de resoldre dificultats derivades de la proximitat d'àrees d'interès natural classificades com a parc regional.

En el *Comitato Malpensa 2000* hi participen les autoritats locals, provincials i regionals, les cambres de comerç, organitzacions empresarials i la universitat. El Comitato Malpensa 2000 s'ha dedicat a posar de relleu els efectes positius del nou aeroport en l'economia regional i també a remarcar la necessitat que el pes econòmic de Llombardia en el context italià i europeu es tradueixi en un pes similar en termes de capacitat i trànsit aeri, atès que avui aquest equilibri no es produeix per la centralització d'Alitalia a Roma. La recent aliança entre Alitalia i KLM, però, pot reforçar substancialment el paper de Malpensa com a possible *hub* de la Mediterrània nord-occidental, al qual també aspira Barcelona.

Cal afegir que SEA ha guanyat recentment el concurs per a la gestió de la xarxa d'aeroports argentins, un dels processos de privatització més amplis que s'han realitzat fins l'actualitat.

Resultats econòmics d'Amsterdam Airport Schiphol

	1994	1995	1996
Ingressos (MFI)	804	876	977
Benefici d'explotació (MFI)	169	210	249
Cash Flow (MFI)	309	331	367
Inversions (MFI)	319	334	248
Moviments	274.064	290.689	321.779
Passatgers (milers)	23.559	25.355	27.795
Càrrega (TM)	838.127	977.531	1.082.846

MFI: milions de Florins.
Font: Amsterdam Airport Schiphol.

E) Països Baixos

El principal aeroport dels Països Baixos és *Amsterdam-Schiphol,* a molta distància del segon aeroport a Rotterdam.

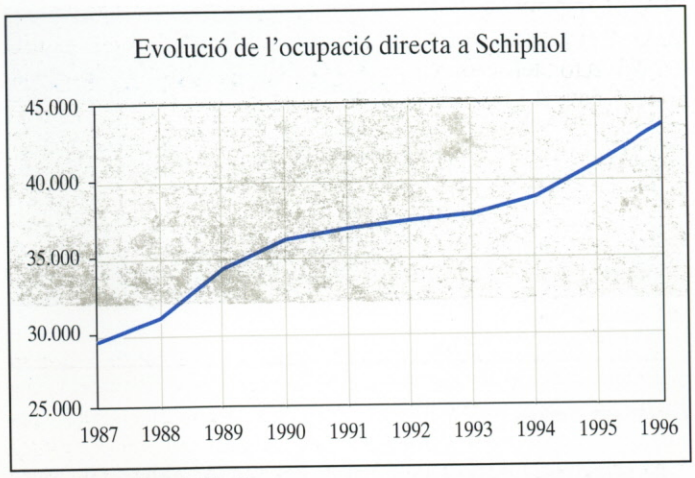
Schiphol ofereix un dels models europeus més interessants de participació local en la gestió i la promoció d'un gran aeroport. Schiphol és avui en dia un dels aeroports més eficients i més ben gestionats d'Europa. És un dels que avança de manera més decidida cap a la constitució d'una gran plataforma logística multimodal a l'entorn de l'aeroport i també, un dels que ha sabut optimitzar millor les externalitats econòmiques positives de l'aeroport en el territori del seu entorn.

L'aeroport de Schiphol, juntament amb el port de Rotterdam, constitueixen dos dels atots més rellevants de la posició internacional d'Amsterdam i dels Països Baixos en general en el context del comerç europeu i mundial. El 99 per cent del seu trànsit és internacional i aproximadament un 40 per cent són correspondències. Així mateix, Schiphol és el tercer aeroport europeu pel tràfic de mercaderies després de Heathrow i Frankfurt.

L'aeroport Internacional d'Amsterdam-Schiphol està situat fora del terme administratiu de la ciutat d'Amsterdam (a uns 15 Km), en el terme municipal de Haarlemmermeer. Es a dir, pròpiament la ciutat d'Amsterdam no té capacitat administrativa directa en qüestions vinculades a l'aeroport (llicències, etc.).

La societat propietària i gestora de l'aeroport de Schiphol pertany en un 75,8 per cent a l'Estat holandès, un 21,8 per cent a la municipalitat d'Amsterdam i un 2,4 per cent a la municipalitat de Rotterdam. Tot i que la companyia nacional KLM no té una participació directa en l'accionariat de la societat, és reconegut que té una influència molt notable en les decisions de l'aeroport. El govern holandès preveu una privatització parcial de Schiphol a curt termini, procés que podria comportar una presència efectiva de KLM en l'accionariat.

La societat Amsterdam Airport Schiphol gestiona, a part de l'aeroport d'Amsterdam, el de Rotterdam i el minúscul aeroport de Lelystad. A més, Amsterdam Airport Schiphol participa en l'accionariat del de Viena i ha aconseguit la gestió de la terminal 4 del JFK de Nova York. També participa en operacions comercials a l'aeroport de Djakarta. La societat va repartir un dividend del 9 per cent als seus accionistes el 1995 i del 14,6 per cent el 1996.



Font: Amsterdam Airport Schiphol.

L'impacte econòmic de Schiphol s'avalua entorn dels 43.400 llocs de treball directes i un nombre proper d'indirectes i aporta aproximadament un 1,75 per cent del PIB de la regió dels Randstadt (regió formada pel cercle de ciutats Amsterdam, Rotterdam, Utrecht i La Haia), que concentra la major part de l'activitat econòmica del país.

L'aeroport de Schiphol disposa de quatre pistes i en aquest moment s'està en procés de construir-ne una cinquena. Un cop feta aquesta ampliació les possibilitats d'expansió seran molt limitades atesa la proximitat de nuclis urbans. Cal dir que l'expansió d'Schiphol ha integrat correctors importants a les molèsties de les operacions de l'aeroport, especialment sorolls. Aquests correctors, així com la dificultat de nous desenvolupaments fa que ja es comenci a plantejar noves idees com la utilització de l'aeroport de Lelystad per descarregar Schiphol o, fins i tot, un desenvolupament en espais guanyats al mar com al nou aeroport de Kansai (Osaka).

El gran encert de l'aeroport d'Schiphol és el de construir una intensa xarxa de partenariats interinstitucionals per coordinar al màxim la presa de decisions estratègiques per aprofitar l'efecte inductor de l'aeroport com a creador/atractor d'activitats i també, coordinar les inversions en infrastructures necessàries per a l'ampliació. En el segon estudi de cas que s'inclou en annex es fa una anàlisi més detallada dels instruments per canalitzar aquest partenariat interinstitucional.

Conclusions

El transport aeri és una activitat molt especialitzada amb uns nivells de competència creixents que fa que la gestió dels aeroports hagi de ser altament professionalitzada i depengui en gran mesura de lògiques de funcionament externes als territoris on estan implantats. És a dir, estigui un aeroport gestionat per una societat pública, privada o mixta, el tipus de gestió no podrà ser molt diferent si no es vol quedar endarrerit en la cursa competitiva.

D'altra banda hi ha una tendència clara cap a una creixent participació del sector privat en la gestió dels aeroports. Aquesta tendència no es pot separar probablement de les importants inversions en infrastructures que es requeriran per a la transformació i modernització de les instal·lacions de les grans plataformes.

En aquest context sembla que *un dels elements diferencials més importants per optimitzar la funció aeroport-territori serà la de construir àmplies xarxes de partenariat entre l'aeroport, els governs territorials i el teixit empresarial.* Experiències com les de Schiphol demostren que això és possible sense burocratitzar les decisions a l'entorn de l'aeroport sinó, tot al contrari, agilitzant-les.

Així mateix, l'experiència europea també demostra que la plena incorporació de les administracions territorials en els òrgans de govern dels aeroports i el manteniment de la titularitat pública o mixta no repercuteix negativament —sinó al contrari— en la capacitat d'èxit d'un aeroport, fins i tot, en termes estrictament de moviment aeronàutic. En altres paraules, *molts dels aeroports amb més èxit d'Europa són els que tenen millor integrades les institucions del territori (locals i regional) en els seus òrgans de gestió.*

Un sistema aeroportuari en xarxa com l'espanyol impossibilita pràcticament l'establiment de relacions de partenariat intenses entre un aeroport i el seu territori, atès que el marge per prendre decisions estratègiques de què disposa l'aeroport està supeditat per una estratègia superior, en un àmbit que inclou aeroports concurrents en un mateix mercat.

La posada en marxa d'instruments de participació que incorporin les institucions del territori per a la promoció d'aspectes concrets com la càrrega poden ser clarament insuficients si no tenen la capacitat de prendre decisions estratègiques sobre la gestió de les instal·lacions de la plataforma.

Els aeroports per si mateixos son uns potents motors de desenvolupament regional, però també poden crear efectes econòmics negatius en termes de congestió, sobresaturació de la primera corona al votant de la plataforma sense efectes difusors en el territori, competència amb el teixit comercial existent, ús ineficient del territori, o be traslladar els efectes econòmics a àrees que no són les de la seva implantació (per exemple, en el cas que en el territori no s'haguessin realitzat polítiques de formació adequades per respondre a les necessitats de les activitats de l'aeroport, i calgués importar mà d'obra).

En aquest sentit *els efectes econòmics positius de l'ampliació d'un aeroport no són necessàriament automàtics, sinó que requereixen un acompanyament pro-actiu de les autoritats territorials:* optimitzant l'ús de l'espai, articulant polítiques de formació adequades a les noves activitats que es generen, constituint instruments adequats per a l'atracció d'activitats econòmiques, adequant l'oferta d'habitatges, transport públic i espais urbans per als nous llocs de treball creats, comptabilitzant la política comercial local amb la de les àrees comercials de l'aeroport, etc.

Un retret que habitualment les col·lectivitats locals han fet als grans aeroports és el d'actuar com entitats extra-territorials. L'experiència cada cop més estesa a Europa és que aeroports i territoris busquen espais de col·laboració i concertació. En aquest sentit, l'experiència dels aeroports més exitosos d'Europa mostra que és molt convenient un partenariat que faci convergir les estratègies de l'aeroport amb les del territori, per utilitzar l'aeroport com un instrument eficaç de desenvolupament econòmic territorial.

Estudis de cas

1. Shannon. Com un aeroport en declivi pot esdevenir un motor de desenvolupament d'una regió deprimida.

Aquest estudi de cas serveix per analitzar com un aeroport pot actuar de catalitzador econòmic d'una regió deprimida, fins i tot quan el propi aeroport parteix d'una situació d'obsolescència funcional que es podria pensar com irrecuperable. La història de Shannon és la d'un aeroport que ha sabut superar les adversitats i aprofitar les oportunitats que es presenten en el seu precís moment, per esdevenir un potent motor de desenvolupament regional.

L'aeroport de Shannon fou construït el 1947 a l'extrem occidental d'Irlanda, una de les zones més deprimides i amb uns majors índexs d'emigració d'Europa. La seva raó de ser era la de servir de punt de recàrrega de combustible del 85 per cent dels avions que feien la ruta de l'Atlàntic Nord.

L'operació de recàrrega de combustible i la revisió dels aparells comportava un temps d'espera als passatgers, tancats en un aeroport perdut emmig dels prats de l'oest irlandès. L'aeroport va saber aprofitar l'oportunitat que això presentava i va instal·lar la primera botiga «Duty Free» del món. Cal afegir, com a anècdota, que les cafeteries de l'aeroport també van demostrar una capacitat d'innovació notable, amb la invenció d'una nova beguda: el *«cafè irlandès»,* avui popularitzada a tot el món.

En aquella època treballaven a Shannon 2.000 persones. Però a final dels anys 50 la introducció dels reactors que permetien travessar l'Atlàntic sense aturades va fer que Shannon perdés el seu sentit. El Govern irlandès davant d'aquesta circumstància crea la Shannon Development Corporation com a agència per mantenir l'activitat econòmica utilitzant el principal actiu de la regió, que era un gran aeroport pels standards d'aquells moments.

L'estratègia de la Shannon Development es centra en un primer moment en convertir una part dels terrenys aeroportuaris que tenien la consideració de zona lliure d'impostos en una zona franca industrial (Export Processing Zone). La va urbanitzar i fins i tot va construir mòduls perquè les indústries s'hi poguessin instal·lar sense demora. Les empreses instal·lades podien importar components, processar-los i reexportar-los sense costos de duanes. La EPZ va començar amb 25 hectàrees i actualment en té 300.

Els avantatges de la zona franca es van anar diluint i la integració d'Irlanda a les Comunitats Europees els va fer desaparèixer pràcticament del tot. Un altre cop Shannon havia de buscar una resposta basant-se en els seus avantatges competitius. La decisió estratègica que es va adoptar va ser la d'aprofitar la tradició de l'aeroport en activitats vinculades amb l'aeronàutica per llançar el concepte de «World Aviation Park», per atraure indústries d'aquest sector. L'estratègia anava acompanyada d'una política d'incentius a la instal·lació d'empreses i la cooperació de la Universitat de Limmerick (que va crear un departament d'Enginyeria Aeronàutica i un Centre d'Investigació Aeronàutica), així com la dels serveis d'ocupació i formació professional per garantir l'oferta de mà d'obra qualificada.

Avui a l'àrea de Shannon estan instal·lades 32 de les 60 empreses del sector aeroespacial existents a Irlanda. Malgrat que la magnitud d'aquest parc d'activitats sigui relativament reduïda no es pot dubtar de l'èxit de la constitució d'un autèntic *«cluster»* d'indústries aeroespacials en una de les perifèries més extremes d'Europa. En comptes de perdre's els 2.000 llocs de treball, avui a l'aeroport hi segueixen treballant 2.000 persones i, a més, a la zona franca hi treballen 6.000 persones més, en general de qualificacions altes. Fins i tot s'ha construït una nova ciutat de 12.000 habitants al costat de l'aeroport, amb el seu propi ajuntament.

Aquí no finalitza l'experiència de Shannon d'aprofitar les oportunitats. Així, malgrat que l'aeroport hagi perdut sentit com a punt d'escala tècnica en els vols entre Europa i Amèrica del Nord, continua sent vàlid com a punt per l'escala dels vols entre l'antiga Unió Soviètica i Amèrica del Nord i del Sud. Mitjançant un acord amb Aeroflot, Shannon rep uns 200 vols intercontinentals anuals que faciliten unes possibilitats d'enllaç directe amb la majoria de capitals americanes i de l'Europa de l'Est, impensables per a un aeroport de menys de dos milions de passatgers. I no oblidem que els vols de l'ex-URSS suposen una font renovada de clients delerosos de comprar a la «Duty Free Shop».

En els anys 60 l'atractiu de Shannon era tan gran que els treballadors havien de viatjar fins a 65 Km. diaris en cada sentit. Per assegurar una major difusió en el territori dels impactes de l'aeroport, la Shannon Development Corporation va ampliar les seves operacions a bona part de l'oest irlandès. Avui gestiona deu parcs industrials on hi treballen en total 30.000 persones, desenvolupa un programa de promoció d'empreses autòctones, ha promogut serveis per a la seva internacionalització i gestiona cinc vivers d'empreses i un parc tecnològic. Shannon Development actua també com a agència de promoció turística amb la premissa que el turisme és i serà en el futur una important font d'alimentació de l'aeroport.

En definitiva, Shannon és un model d'estratègia integral de desenvolupament regional utilitzant un aeroport com un actiu estratègic i aprofitant totes les oportunitats que se'n deriven. Cal precisar que és un model d'una dimensió reduïda, tant en termes econòmics com de la pròpia activitat de l'aeroport (1,7 milions de passatgers, davant de Dublín amb més de 8 milions). Així mateix, cal significar el fet que tant l'aeroport com la Shannon Development són agències de l'Estat irlandès sense cap participació formal dels governs locals.

2. Schiphol. La constitució d'una densa xarxa de partenariats entre l'aeroport i el territori com a clau d'un dels aeroports amb més èxit d'Europa.

Analitzarem amb detall les relacions interinstitucionals que s'estableixen a dos nivells: a) la planificació i la coordinació de les inversions per a l'ampliació de l'aeroport i b) la promoció i atracció d'activitats econòmiques.

a) La planificació i la coordinació de les inversions.

En un primer estadi, per tal de promoure el desenvolupament coordinat de l'entorn aeroportuari, els ajuntaments d'Amsterdam i Haarlemmermeer, la província de Noord Holland i l'aeroport de Schiphol van acordar en el període 1987-1991 establir uns instruments de coordinació del planejament que van desembocar en la constitució del *Bestuursforum Schiphol* o òrgan de govern de la regió de Schiphol. Es tracta d'un òrgan polític i de coordinació que estableix les grans línies de planejament territorial i d'usos de l'entorn aeroportuari. Actualment el Bestuursforum Schiphol està sent substituït parcialment per un òrgan informal constituït especialment per a la coordinació de les inversions per a l'ampliació de l'aeroport: el *Cördinatie Regionale Uitvoering Schiphol-besluiten (CORUS).*

L'ampliació en curs de l'aeroport de Schiphol és una operació complexa que incorpora un total de 40 projectes que requereixen 367 autoritzacions i llicències diferents. Els projectes principals són: la cinquena pista i les pistes de rodadura corresponents, dues autopistes, les obres de canalització i modificació de desguassos del pòlder on està situat l'aeroport, zones verdes, zones industrials i de serveis, vialitat secundària, etc.

CORUS és un òrgan no formal de coordinació que tindria una certa similitud amb el *«Grup de Treball»* que es va constituir per a la coordinació de les obres olímpiques: no realitza les inversions directament sinó que en fa la programació i la coordinació. També és interessant anotar que el seu lideratge es manté al nivell de l'autoritat d'àmbit metropolità (la província de Noord Holland, que n'ostenta la Presidència) i no estatal, malgrat que el gruix de les inversions provinguin d'institucions de l'Estat.

Les institucions que participen a CORUS en les diferents fases del procés d'ampliació de l'aeroport són: Ministeri de Transports (aviació civil), el Ministeri del Medi Ambient i el Ministeri d'Afers Econòmics, l'Agència de Serveis Hidràulics, els serveis de control aeri, la província de Noord Holland, els ajuntaments d'Amsterdam i Haarlemmermeer, l'aeroport, KLM, la societat de ferrocarrils holandesos i l'agència de promoció econòmica SADC (que s'explica en el següent apartat).

b) La promoció de parcs d'activitats econòmiques.

L'àrea de l'aeroport de Schiphol (l'anomenat Eix-Sud) concentra al seu voltant més del 40 per cent del parc terciari de l'aglomeració d'Amsterdam i continua sent la zona amb un creixement més dinàmic.

Per tal de promoure, coordinar i seleccionar les implantacions econòmiques a l'àrea de l'aeroport existeix un altre instrument fonamentat en el partenariat públic privat que és la *Schiphol Area Development Company (SADC).* És una societat mixta de promoció econòmica de l'entorn de l'aeroport de Schiphol, també fundada en virtut dels acords interinstitucionals de 1987. El 50 per cent dels accionistes de la SADC són les administracions locals implicades en el territori (Amsterdam, Haarlemmermeer i la província de Noord Holland), l'altre 50 per cent és en mans de l'aeroport de Schiphol i del Banc Nacional d'Inversions.

SADC té com a objectiu principal el desenvolupament, promoció i màrqueting de parcs d'activitats i zones industrials situades a la corona exterior de l'aeroport (atès que les activitats en la corona interior al recinte aeroportuari (Triport i World Trade Center) són gestionades per la pròpia societat de l'aeroport. Per al desenvolupament d'aquest objectiu, SADC també executa accions de millora de l'accessibilitat a l'àrea d'influència de l'aeroport i infraestructura viària secundària, disseny i gestió paisatgística per assolir un entorn urbà de qualitat, promoció d'activitats logístiques a l'entorn de l'aeroport i atracció d'inversions a l'àrea de Schiphol en general.

L'estratègia de la SADC és la de desenvolupar tres tipus diferents de parcs d'activitats:

— Parcs logístics.
— Parcs mixtos que combinen funcions logístiques amb funcions terciàries i de R&D.
— Parcs terciaris d'alt nivell destinats a seus europees de grans companyies multinacionals.

Actualment s'han desenvolupat 150 ha. d'aquests tres tipus de parcs en la segona corona al voltant de l'aeroport i estan en procés de desenvolupament 300 ha. més en la tercera corona. Només el 1996, 62 companyies multinacionals van escollir l'àrea de Schiphol per a la seva seu a Europa.

Bibliografia

AACI-Europe: Airports - Partners in Vital Economies. Brussel·les. 1992.

ACI-Europe: The Economic Impact Study Kit. Brussel·les 1993.

ACI-Europe: Conference «The Economic Impactes of Airports». Munich Airport, Març 1993.

ACI-Europe: «3rd Airport Trading Conference». Barcelona, Feb. 1994.

ACI-Europe: Conference «Airports-A Strategic Response to the Liberalised Market». Sevilla. Des. 1997.

ADP: «Traffic Mondial». Aéroports Magazine. ADP, París. Col·leció de 1989 fins 1997.

ANA: Annual Report 1995,1996.

AENA: Memories 1995, 1996.

AENA: Aeroport de Barcelona. Dades Estadístiques. 1996.

Amsterdam Airport Schiphol: Annual Report 1995, 1996.

Amsterdam Airport Schiphol: «Balancing environment and economics».

Andersen Consulting - Molbay: «Barcelona como plataforma logística para el Sur de Europa». Associació Barcelona Centre Logístic. Nov. 1995.

ARC: «First Airport Regions Conference». Gatwick. Nov. 1994.

ARC: «Second Airport Regions Conference». Vantaa. Nov. 1996.

ATAG: «The Economic benefits of Air Transport». Ginebra 1991.

Athens International Airport S.A. «Investment for the future of Greece». 1998.

BAA: «Heathrow Terminal 5. Statement of Case». Londres 1994.

BAA: «Anual Report 1996». Website.

Barcelona Regional: «Aeroport de Barcelona. Desenvolupament i Integració territorial». Barcelona Oct. 1996.

Bayerishes Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr: Umland Report. Núm 1, Jul 1994, Núm 2 Des. 1995 i Núm 3 Des. 1996. Munic.

Brussels Airport (BATC). Annual Report 1996.

Brussels Airport. (RLW-RVA). Website.

Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona: Anàlisi de la viabilitat del futur centre de Càrrega de l'Aeroport de Barcelona. 1997.

Civil Aviation Administration Finland. Annual Report 1996.

Comitato Malpensa 2000: «Gli effetti economici dello sviluppo dell'aeroporto di Malpensa». Milà 1996.

Copenhagen Airports. Annual Report 1996.

IAURIF: «L'impact economique des aéroports». París. Octubre 1995.

ICAO. Website.

IATA. Annual Report 1997.

Financial Times: World Airports Survey. 28 Nov. 1996.

Flughafen Frankfurt Main AG: Annual Report 1996.

Flughafen München: Annual Reports 1994, 1995, 1996.

Flughafen München. «Munich airport as an economic factor». Website.

Garcia Montalvo, J. i Pérez García, F.: «Metodología y medición del impacto económico de los aeropuertos: El caso del Aeropuerto de Valencia». Aena-Ed. Civitas. Madrid 1996.

Kasarda, John. D.: Airport-Related Industrial Development. Urban Land. Juny 1996.

Manchester Airport PLC: Annual Report and Accounts 1996/97.

OECD: «L'avenir du transport aérien international». París. 1997.

Otero Moreno, J.M. i altres: «El Impacto económico del Aeropuerto de Málaga» (avanç) AENA 1995.

Robusté, F i Clavera J: «Impacto económico del Aeropuerto de Barcelona». AENA-Ed. Civitas. Madrid 1997.

Rus Mendoza, Ginés de, i altres: Impacto económico del Aeropuerto de Gran Canaria. Aena-Ed. Civitas. Madrid 1996.

SADC: «The Schiphol Region. Where International Business Take Off» Amsterdam 1996.

SADC: Jaaverslag 1996.

Samson, Anne: «Aéroports de Paris: un acteur économique d'envergure». Revue Parlamentaire. París. Des. 1997.

SEA: Relazione e Bilancio a 31 Dicembre 1996.

Shannon Development: «Shannon Airport. A Stimulus to Regional Economic Development. The Shannon Experience.» Shannon, 1995.

Shannon Development: «Shannon World Aviation Park - Ireland».

Shannon Development: «Shannon Free Zone. The growth of International Services».

Shannon Development: «Annual Report 1994».

Resumen / *Summary*

Síntesis de la coyuntura

Evolución de la economía de Barcelona y región metropolitana durante 1997.

Durante el último trimestre del año los resultados de la mayoría de indicadores económicos de la ciudad y región metropolitana han mantenido la tendencia alcista de trimestres anteriores. Este final de ejercicio confirma que el 1997 ha sido el de mayor crecimiento económico desde 1991. Al mismo tiempo, refuerza las expectativas expansivas previstas para la primera mitad de 1998.

El crecimiento económico de Barcelona y entorno metropolitano ha superado ampliamente el de 1996.

En función de los resultados disponibles en el momento de cerrar la edición, se puede afirmar que la tasa de crecimiento económico ha sido sensiblemente superior a la registrada un año antes. Sin olvidar que se trata de una estimación provisional, se puede avanzar un crecimiento del PIB para Barcelona del orden del cuatro por ciento. Casi el doble que el del año anterior y medio punto más que el de España.

Necesariamente hay que relacionar la consistencia y el dinamismo de este crecimiento a una coyuntura económica muy favorable. A los factores responsables del crecimiento a lo largo de 1996 —exportación, inversión en bienes de equipo y viviendas, logística y otros servicios a las empresas, turismo y ocio, etc— en el último año se ha añadido una sensible recuperación del consumo.

El año 1997 se suma al periodo de expansión económica iniciado tres años antes y que presenta un crecimiento anual acumulativo durante el cuatrienio de casi el tres por ciento en pesetas constantes. Un crecimiento de la actividad productiva de la ciudad que no se puede separar del proceso general de reducción del precio del dinero y de la tasa de inflación de la economía española. Dos elementos claves para mejorar el grado de competitividad del tejido industrial de nuestro país y reforzar la credibilidad de nuestra economía a nivel internacional.

El sector industrial, gracias a un crecimiento sostenido de las exportaciones y a la reactivación de la demanda de consumo, se acredita de nuevo como el principal motor de crecimiento de la economía metropolitana durante 1997.

De la coyuntura notablemente expansiva que vive la industria manufacturera catalana, la economía de la ciudad se ha beneficiado por partida doble; directamente, por el aumento de actividad de la importante base industrial presente en la misma ciudad y, al mismo tiempo y de forma indirecta, por el impacto que este crecimiento de la actividad industrial a nivel metropolitano ha tenido sobre el amplio y heterogéneo sector de los servicios a las empresas, muy polarizado en Barcelona.

Los resultados de las encuestas de coyuntura industrial revelan que el pasado año puede considerarse el mejor ejercicio de la década para la industria metropolitana. Por cuarto año consecutivo son mayoría las empresas que declaran crecimientos significativos de producción y ventas. A diferencia de años precedentes en los que el aumento de la cifra de negocios descansaba básicamente sobre las exportaciones, a lo largo de 1997 el protagonismo del mercado interior ha ido en aumento.

Economic outlook

Evolution of the economy in Barcelona and its metropolitan area in 1997.

During the last quarter of the year the results concerning most of the economic indicators for the city and metropolitan area have continued on an upward trend as in prior quarters. This year end confirms that 1997 has seen the greatest economic growth since 1991. At the same time, it makes the forecast growth expectations stronger for the first half of 1998.

The economic growth in Barcelona and the metropolitan area is to a great extent higher than that of 1996.

According to available results at the time of going to press, the rate of economic growth may be confirmed as having been slightly higher than that registered for the prior year. Bearing in mind that it is merely a provisional assessment, the growth of the GDP for Barcelona could increase by about four per cent. Almost double that of the prior year and half a point higher than that of Spain in general.

The consistency and dynamism of this growth must be related to an especially favourable economic atmosphere. To the factors responsible for growth throughout 1996, — exportation, investment in equipment and real estate, logistics and other services to companies, tourism and leisure activities, etc.— a slight recovery in the consumer demand in the last year has been added.

1997 contributes to the economic expansion period begun three years earlier and which shows an annual accumulative growth during these four years of almost three per cent in constant pesetas. A growth in production activity in the city, which can not be disassociated from the general process of reducing the price of money and the inflation rate in Spanish economy. Two key elements in improving the competitive level in the industrial area of the metropolitan region and making the credibility in our economy stronger from an international standpoint.

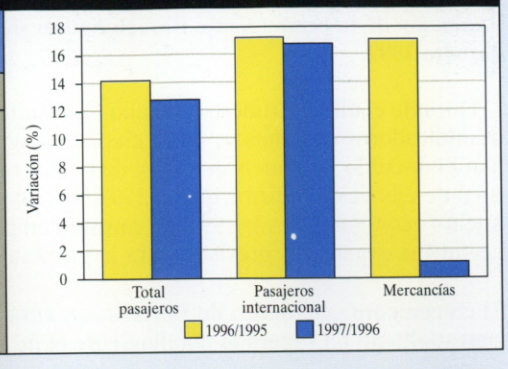
The industrial sector, thanks to sustained growth in exportation and reactivation of consumer demand, is accredited once more as the main growth mechanism of the metropolitan economy in 1997.

From the remarkable atmosphere of expansion which the Catalan manufacturing industry is undergoing, the economy of the city has gained a two-fold benefit; directly, due to an increase in activity of the significant industrial structure present within the city itself, and at the same time in an indirect manner, due to the impact this growth in the industrial activity on a metropolitan level has had on the broad and multiple sector of services to companies, very centralised in Barcelona.

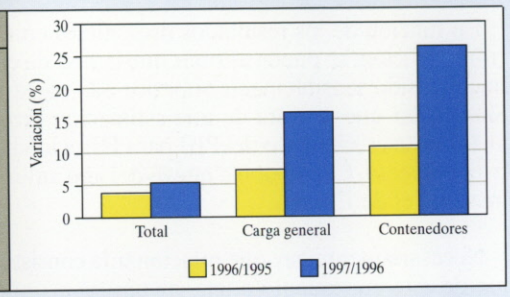
Results from surveys of the industrial atmosphere reveal that last year may be considered as the best financial year of the decade for metropolitan industry. For the fourth successive year, most companies claim they have substantial growth in production and sales. In contrast with prior years when the increase in turnover was basically related to exports, throughout 1997 the importance of the national market has been increasing.

Transportes / *Transport*

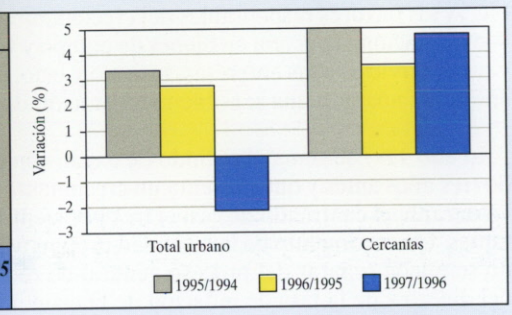
Indicadores	Período	Valor absoluto y tasa interanual (%)		Últimos 12 meses y tasa interanual (%)		1996/95 (%)
Aeropuerto / *Airport*						
Tránsito de pasajeros *Passenger traffic*						
— Total (miles) *Total (thousands)*	IV.97 *4th.Q*	3.437	9,0	14.562	12,7	14,2
— Interior (miles) *Domestic (thousands)*	IV.97 *4th.Q*	2.014	5,4	8.300	9,8	12,0
— Internacional (miles) *International (thousands)*	IV.97 *4th.Q*	1.422	14,6	6.262	16,9	17,4
— Tráfico de mercancías (Tm) *Freight traffic (Tons)*	IV.97 *4th.Q*	21.624	–9,1	80.903	1,0	17,3



Puerto. Tráfico de mercancías / *Port. Freight traffic*						
— Total (miles Tm) *Total (thousands of tons)*	IV.97 *4th.Q*	6.251	1,3	24.887	5,6	3,7
— Salidas (miles Tm) *Outflow (thousands of tons)*	IV.97 *4th.Q*	2.308	3,0	9.398	6,8	10,7
— Entradas (miles Tm) *Inflow (thousands of tons)*	IV.97 *4th.Q*	3.942	0,2	15.489	4,9	–0,1
— Carga general (miles Tm) *General freight (thousands of tons)*	IV.97 *4th.Q*	3.161	17,7	11.765	16,6	7,4
— Contenedores (Teus) *Containers (TEUs)*	IV.97 *4th.Q*	291.126	41,7	971.921	26,7	11,3



Transporte público de pasajeros / *Passenger Public Transport*						
Servicio urbano *Urban service*						
— Red Metro y FGC (miles) *Underground (Metro and FGC) (thousands)*	IV.97 *4th.Q*	76.266	2,4	260.786	–3,9	2,6
— Autobús (miles) *Bus (thousands)*	IV.97 *4th.Q*	48.612	–3,2	181.347	0,0	2,3
— Servicio ferroviario cercanías (miles) *Railway suburban service (thousands)*	IV.97 *4th.Q*	31.465	3,1	114.304	4,8	3,6
Indicators	***Period***	***Absolute value and interannual rate (%)***		***Last 12 months and interannual rate (%)***		***1996/95 (%)***



De manera acorde con este aumento persistente de los niveles de producción y ventas —el grado de utilización de la capacidad productiva de muchos sectores se ha situado en niveles desconocidos en los últimos años— los volúmenes de ocupación comienzan a recuperarse. Después de un quinquenio de reducción persistente de puestos de trabajo en las fábricas del entorno metropolitano, la ocupación industrial se estabiliza a finales de 1995 y primera mitad de 1996, como paso previo al relanzamiento del pasado año. Según estas encuestas, el año 1997 es el primero de los últimos ocho que registra un aumento significativo de la ocupación directa en las empresas industriales del área de Barcelona.

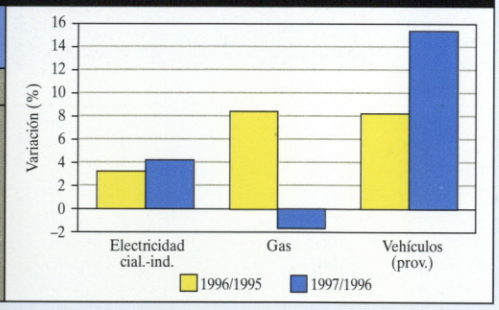
De los restantes resultados de las encuestas destacan dos por su previsible impacto sobre las expectativas del sector a medio plazo. Uno es la relativa estabilidad de los precios de venta a pesar del aumento de la facturación. El otro es la tendencia y el signo positivo que refleja la situación de la cartera de pedidos de las empresas. Este resultado, añadido a la escasez de existencias que declaran muchas empresas, proyecta sobre la primera mitad de 1998 un elevado ritmo de crecimiento de la producción industrial.

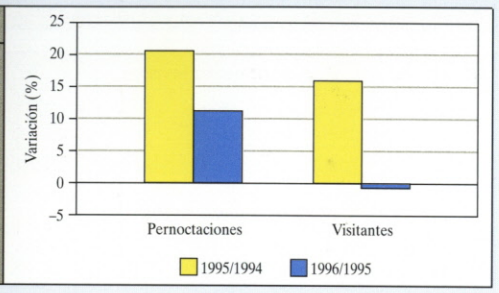
In accordance with this persistent increase in production and sales levels— the rate of using production capacity of many sectors has reached unprecedented levels in past years —employment rates have started to recover. After a five-year period of persistent reduction in the number of jobs in factories within the metropolitan area, industrial employment stabilised at the end of 1995 and the first half of 1996, as a prior step to the new launch of last year. According to these surveys, 1997 is the first in the past eight years, when a substantial increase in direct employment in industrial companies within the area of Barcelona has been recorded.

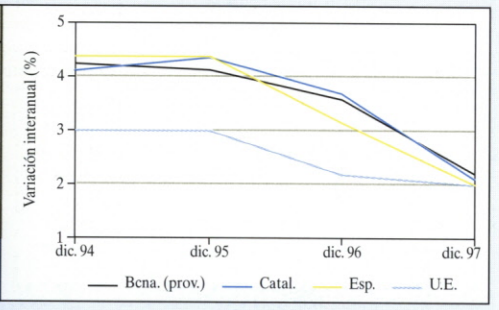
From the remaining results of the surveys, two results should be highlighted due to their foreseen impact on expectations in the sector on the medium term. One is the relative stability in sales prices in spite of an increased turnover. The other is a trend, and a positive sign, reflected in the situation of the company orders in hand. The latter result, added to the scarce provisions of stocks claimed by many companies, projects an accelerated pace of growth in industrial production in the first half of 1998.

Turismo, consumo y precios / *Tourism, consumption and prices*

Indicadores	Período	Valor absoluto y tasa interanual (%)		Últimos 12 meses y tasa interanual (%)		1996/95 (%)
Consumo de energía y matriculación de vehículos / *Energy consumption and auto registrations*						
Electricidad de uso cial.-ind. (Gwh) *Electricity (commercial / industrial uses) (Gwh)*	IV.97 *4th.Q*	928	8,7	3.533	4,2	3,3
Electricidad de uso doméstico (Gwh) *Electricity (domestic use) (Gwh)*	IV.97 *4th.Q*	401	2,3	1.664	1,9	3,4
Gas canalizado (millones termias) *Piped gas (millions of therms)*	IV.97 *4th.Q*	563	1,3	2.594	–1,8	8,5
Matriculación de vehículos (prov.) *Auto registrations (province)*	IV.97 *4th.Q*	52.611	18,8	183.083	15,5	8,3
Visitantes y pernoctaciones hoteleras / *Visitors and hotel overnight stays*						
Total pernoctaciones (miles) *Hotel overnight stays (thousands)*	st.-oc.97 *sept.-oc.97*	1.295	4,0	6.884	8,7	11,8
Visitantes según motivo de la visita (miles) *Visitors by purpose (thousands)*	st.-oc.97 *sept.-oc.97*	555	1,1	2.917	–6,6	–0,9
— Negocios (miles) *Business (thousands)*	st.-oc.97 *sept.-oc.97*	212	–18,5	1.197	–11,2	1,6
— Turismo (miles) *Tourism (thousands)*	st.-oc.97 *sept.-oc.97*	221	31,4	1.137	10,3	18,7
— Ferias, congresos y otros (miles) *Fairs, conventions and others (thousands)*	st.-oc.97 *sept.-oc.97*	122	2,0	583	–21,5	–21,6
I.P.C. (Variación interanual / *C.P.I. (consumer price index) (annual variation)*						
Barcelona (prov.) (%) *Barcelona (province) (%)*	IV.97 *4th.Q*	0,7	–	–	2,2	3,6
Cataluña (%) *Catalonia (%)*	IV.97 *4th.Q*	0,7	–	–	2,1	3,7
España (%) *Spain (%)*	IV.97 *4th.Q*	0,4	–	–	2,0	3,2
U.E. (%) *EU (%)*	IV.97 *4th.97*	0,6	–	–	2,0	2,2
Indicators	***Period***	***Absolute value and interannual rate (%)***		***Last 12 months and interannual rate (%)***		***1996/95 (%)***







El dinamismo de la demanda interna y el aumento de las exportaciones de manufacturas genera un importante crecimiento de la actividad portuaria.

Esta fase expansiva del tejido industrial catalán —y sobre todo el aumento de los intercambios comerciales con el exterior— es uno de los factores explicativos del crecimiento del tráfico portuario durante 1997. Según datos provisionales, el crecimiento del tráfico total de mercancías por el puerto de Barcelona ha sido del 5,6 por ciento, acercándose a los 25 millones de toneladas anuales. Un incremento moderado en términos físicos, que no refleja la expansión de la carga general ni la del número de contenedores. Dos indicadores directamente relacionados con el potencial económico del área y con la evolución de la demanda interna.

La tendencia a la especialización de las instalaciones portuarias en la manipulación de productos con un porcentaje creciente de valor añadido y la potenciación de la actividad logística, explica el dinamismo sostenido de la carga general. A comienzos de la década, este tipo de carga representaba poco más de un tercio del tráfico total. Hoy, casi la mitad del volumen de mercancía que entra o sale por el puerto —en valor representa mucho más— son productos de carga general, que excluye todo tipo de producto a granel.

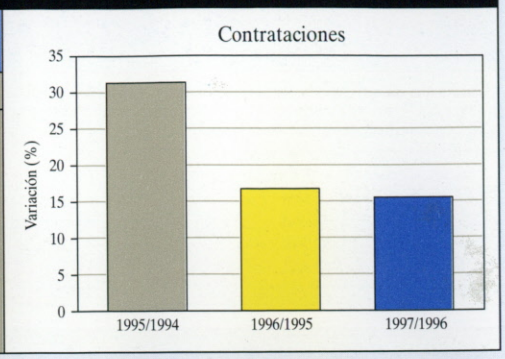
The activity in national demand and an increase in exportation of manufactured goods result in a great growth in the port activity.

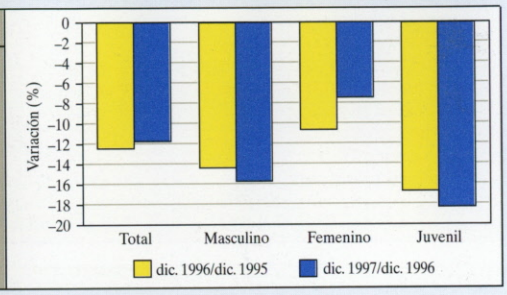
This expansive stage of the Catalan industrial sector — and above all an increase in commercial exchanges with abroad — is one of the explanatory factors of the growth in port traffic in 1997. According to provisional information, the growth in total goods traffic in the Barcelona port is estimated as being 5.6 per cent, nearly 25 million tons per year for the first time. A moderate increase in physical terms which does not reflect the general load expansion nor the number of containers. Two indications directly related to the economic potential in the area and the evolution of national demand.

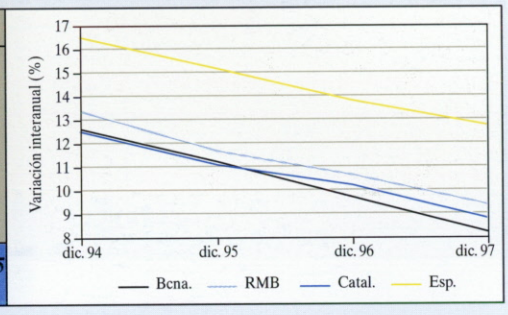
The trend of the port facilities to specialise in handling products with an increasing percentage in the value added and promotion of logistic activities explain the sustained activity of general loads. At the beginning of the decade, these kinds of loads represented little more than one third of the total traffic. At present, almost half of the goods volume entering and leaving the port — at a much greater value — are products of a general load, which exclude all kinds of bulk material.

Mercado de trabajo / *Labor Market*

Indicadores	Período	Valor absoluto y tasa interanual (%)		Últimos 12 meses y tasa interanual (%)		1996/95 (%)
Ocupación / *Employment*						
Residentes activos *Active residents*	31.dic.97 *dec.31*	680.600	–0,3			0,6
Residentes ocupados *Employed residents*	31.dic.97 *dec.31*	621.736	1,0			2,2
Residentes activos (RMB) *Active residents (metropolitan area)*	31.dic.97 *dec.31*	1.881.223	–0,8			1,3
Residentes ocupados (RMB) *Employed residents (metropolitan area)*	31.dic.97 *dec.31*	1.703.854	0,6			2,6
Contrataciones registradas *Registered employment contracts*	IV.97 *4th.Q*	182.135	23,8	568.954	15,5	16,9
Paro registrado / *Registered unemployment*						
Total parados registrados *Registered unemployment*	31.dic.97 *dec.31*	58.864	–11,6	–	–	–12,4
Paro masculino *Male unemployment*	31.dic.97 *dec.31*	28.026	–15,8	–	–	–14,3
Paro femenino *Female unemployment*	31.dic.97 *dec.31*	30.838	–7,5	–	–	–10,5
Paro juvenil (16-24 años) *Youth unemployment (aged 16-24)*	31.dic.97 *dec.31*	7.584	–18,1	–	–	–16,8
Parados sin ocupación anterior *With no previous employment*	31.dic.97 *dec.31*	7.105	–5,4	–	–	10,6
Tasas de paro registrado / *Registered unemployment rate*						
Barcelona *Barcelona*	31.dic.97 *dec.31*	8,6	–	–	–	9,8
Región Metropolitana (RMB) *Metropolitan area*	31.dic.97 *dec.31*	9,4	–	–	–	10,7
Cataluña *Catalonia*	31.dic.97 *dec.31*	8,9	–	–	–	10,2
España *Spain*	31.dic.97 *dec.31*	12,8	–	–	–	13,8
Indicators	***Period***	***Absolute value and interannual rate (%)***		***Last 12 months and interannual rate (%)***		***1996/95 (%)***







El proceso de internacionalización de la economía catalana, el interés que despierta Barcelona en el resto del mundo y el aumento de la propensión y las posibilidades de viajar al extranjero por parte de los residentes son factores que explican el crecimiento del número de usuarios del aeropuerto.

La dinamización de la economía ha contribuido activamente al aumento del número de pasajeros que han utilizado el aeropuerto. Después de tres años de crecimiento, 1997 se ha saldado con un aumento del total de pasajeros del orden del 13 por ciento, comparable al del año anterior. En términos absolutos, el flujo anual de viajeros ha aumentado en más de 1,6 millones.

Un hecho destacable de este aumento es el creciente protagonismo del tráfico internacional. En los últimos nueve años, un periodo en el que el tránsito total de pasajeros por el aeropuerto de Barcelona se ha doblado, el tránsito interior ha aumentado un 75 por ciento y el internacional un 150 por cien.

Una coyuntura económica expansiva implica un aumento de la movilidad de las personas dentro del ámbito metropolitano que, parcialmente, recoge el transporte público. Durante 1997, y como consecuencia de diferentes periodos de huelga en el metro, disminuyó el número de viajeros que utilizaron el servicio público de transportes de carácter urbano. Por contra, la utilización del ferrocarril de cercanías ha continuado aumentando.

The internationalisation process in the Catalan economy, the interest that Barcelona rouses in the rest of the world and the greater trend and possibility for residents to travel abroad are factors explaining the higher number of passengers passing through the airport.

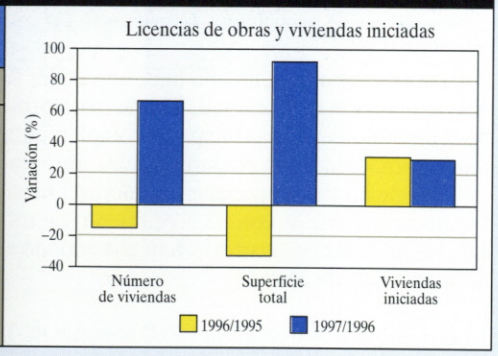
The activity in economic operations has actively contributed to an increase in the number of passengers who have used the airport. After three years of growth, 1997 has come to an end with an increase of about 13 per cent in the total number of passengers, an increase comparable with the prior year. In absolute terms, the annual flow of passengers has increased by more than 1.6 million.

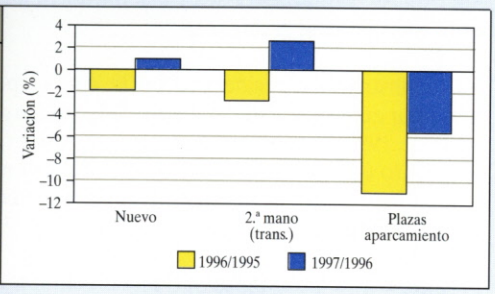
A significant fact is the increase in the growing importance of international traffic. In the last nine years, a period when the total passenger traffic through the Barcelona airport has doubled, the national transit has increased by 75 per cent and international by 150 per cent.

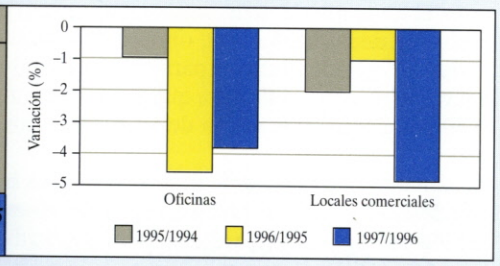
The expansive economic atmosphere like the present one implies an increase in people's mobility within the metropolitan area. An increase which partially includes public transport. During last year, and due to different underground strikes, the number of urban passengers using the public transport services decreased. On the other hand, the local railway service has continued to increase.

Construcción y mercado inmobiliario / *Construction and real estate market*

Indicadores	Período	Valor absoluto y tasa interanual (%)		Últimos 12 meses y tasa interanual (%)		1996/95 (%)
Construcción y licencias de obras / *Construction and building permits*						
Viviendas iniciadas *Started dwellings*	IV.97 *4th.Q*	2.574	96,3	5.314	30,0	31,5
Proyectos visados (prov.) *Approved projects (province)*	IV.97 *4th.Q*	13.205	49,8	45.855	31,9	12,5
Obra nueva prevista en las licencias: *Planned new construction:*						
— Superficie total (m²) *Total area (sq. m.)*	IV.97 *4th.Q*	561.835	69,7	1.411.282	94,4	–32,0
— Número de viviendas *Number of dwellings*	IV.97 *4th.Q*	1.435	6,6	5.684	67,2	–14,5
Precios de venta del mercado residencial / *Housing prices*						
Viviendas nuevas (pta./m²) *New housing (pta./sq. m.)*	2n.sem.97 *2nd.half*	242.463	1,7	240.787	1,0	–1,9
Segunda mano (pta./m²) *Second hand housing (pta./sq. m.)*						
Precio de oferta *Offering price*	2n.sem.97 *2nd.half*			227.960	4,5	–4,1
Precio de transacción *Transaction price*	2n.sem.97 *2nd.half*	206.041	5,6	204.012	2,8	–2,7
Plazas de aparcamiento (miles pta.) *Parking lots (thousands of pta.)*	2n.sem.97 *2nd.half*	2.500	–5,8	2.570	–5,6	–10,9
Precios de alquiler de locales de negocios / *Business premises rental prices*						
Locales de negocio (alquiler mensual): *Business premises (monthly rent):*						
— Oficinas (total ciudad) (pta./m²) *Office (whole city) (pta./sq. m.)*	1r.sem.97 *1st.half*	979	–3,8			–4,6
— Locales comerciales (pta./m²/mes) *Commercial premises (pta./sq. m.)*	1r.sem.97 *1st.half*	1.023	–5,1			–1,0
Indicators	***Period***	***Absolute value and interannual rate (%)***		***Last 12 months and interannual rate (%)***		***1996/95 (%)***







Por otra parte, en los últimos dos años el parque automovilístico ha recuperado tasas de crecimiento elevadas, comparables a las de finales de los ochenta, en plena fase expansiva de la economía y de los niveles de motorización de la población. Este aumento de la capacidad de movilidad en vehículo privado incide negativamente en el nivel de utilización del transporte público.

El comercio de la ciudad, renovado y con nuevas áreas de atracción, se presenta como el gran beneficiado de la nueva coyuntura.

Además del aumento del 15,5 por ciento de número de matriculaciones de vehículos nuevos en la provincia, el crecimiento del consumo de electricidad es otro de los indicadores que refleja el dinamismo tanto de la actividad económica como de la capacidad de consumo de las familias. Otra variable que refuerza esta tendencia es el aumento del volumen de basura domiciliaria recogida.

La reactivación de la demanda de consumo privado tiene una especial trascendencia para la economía de la ciudad. El importante sector comercial de Barcelona —incluye aproximadamente cuatro de cada diez empresas y dos de cada diez puestos de trabajo— se beneficia de un triple impacto. Al aumento del consumo de los residentes y del segmento de población del àrea metropolitana que consigue atraer, hay que añadir el de los trabajadores no residentes —un colectivo en aumento— y el de los visitantes ocasionales.

On the other hand, in the last two years, automobile purchase has recovered high growth rates, comparable to the end of the 1980s, in the full expansive stage of the economy and levels of the population using motorised vehicles. This increase in mobility in private vehicles negatively influences the level of public transport use.

Trade in the city, has renewed and with new interesting areas, has resulted in being the great beneficiary of the new atmosphere.

As well as an increase of 15.5 per cent in the number of newly licensed vehicles in the province, growth in electricity consumption is another indication, which reflects the dynamism both in the economic activity and family consumer capacity. Another variable, which makes this trend stronger, is an increase in the volume of rubbish collection from private homes.

Reactivation in consumer demand has special importance for the economy of the city. This important commercial sector of Barcelona — is related to approximately four of each ten companies and two of each ten jobs —, benefits from a triple impact. To the increase in residents' consumption and the segment of the population that the metropolitan area manages to attract, non-resident workers should also be added — a group which is enlarging— as well as occasional visitors.

El turismo, inmerso en un crecimiento que supera todas las previsiones, contabiliza casi siete millones de pernoctaciones hoteleras, un 65 por ciento de aumento en sólo cuatro años.

El hotelero ha sido, un año más, uno de los sectores económicos más expansivos de la ciudad. El creciente protagonismo del turismo como motivación principal o complementaria de los que visitan y pernoctan en la ciudad impulsa un aumento de la estancia media y de las pernoctaciones hoteleras. Durante 1997 se ha mantenido raramente la tasa de crecimiento de un año antes. Asimismo, los visitantes de cruceros han continuado aumentando de manera muy significativa.

El crecimiento sostenido del PIB a partir de 1994 se reproduce, con especial intensidad en los dos últimos ejercicios, en la construcción residencial.

La construcción residencial en la ciudad posiblemente sea el subsector económico que ha registrado un mayor crecimiento a lo largo de 1997. Los excelentes resultados del último año —un 30 por ciento de aumento en el número de viviendas iniciadas hasta superar las 5.300— destacan aún más por el hecho de que durante 1996 ya se había registrado un aumento del 31,5 por ciento.

Tanto o más importante que este crecimiento de la obra en curso es el aumento de actividad a medio plazo que se prevé de la evolución de las licencias de obras aprobadas. A lo largo de 1997 se han autorizado licencias para construir más de 5.600 viviendas nuevas. Un volumen de obra que representa un aumento superior al 50 por ciento de la media de los últimos dos años.

El aumento de la oferta de nuevas viviendas intenta satisfacer una demanda efectiva que, a medida que disminuye el precio del dinero, aumenta en volumen y en capacidad de compra.

La reactivación de la demanda —revelada o latente— que genera este crecimiento sostenido de la oferta gira, desde un punto de vista financiero, alrededor de dos factores; el aumento de la capacidad de financiación de las economías familiares gracias al ahorro acumulado en el periodo 1991-1995 y, en segunda instancia, a la creciente interiorización por parte de los agentes económicos del actual nivel de tipos de interés después del descenso de los últimos años.

A pesar de que la tendencia a la baja del precio del dinero ha sido un proceso más o menos persistente desde 1991, no es hasta la primera mitad de 1996 que la carga financiera soportada vía hipoteca por los compradores de una vivienda nueva —incluidos los beneficios fiscales— comienza a ser asumible para salarios medios. La reducción de los tipos de interés en unos cuatro puntos en sólo dos años —equivalente a la reducción de un tercio de la carga financiera— explica una parte significativa del menor esfuerzo económico que asumen quienes adquieren una vivienda.

Parece que el aumento de la oferta residencial, incluida la prevista a corto plazo, ha sido suficiente para moderar el precio de venta a lo largo de 1997. A ello ha contribuido también la importante disponibilidad de viviendas de segunda mano. Sin embargo, es probable que a lo largo de 1998 los precios tiendan a aumentar, dado que se mantendrá la presión de la demanda y la reducción acumulada de la carga financiera permite absorber aumentos de precios superiores a la inflación.

Tourism, immersed in a growth which has exceeded all the most optimistic forecasts, can almost count on about seven million over-night hotel places, a 65% increase in only four years.

The hotel industry has been, again this year, one of the most expanding economic sectors in the city. The growth importance of tourism as a main or complementary motivation for those visiting and staying in the city has resulted in an increase in the medium term stay and over-night hotel places. During 1997 the growth rate of the prior year has been maintained. Similarly, visitors from cruise ships have continued to increase considerably.

The sustained GDP growth as of 1994 has been repeated, with special intensity in the last two financial years, in residential building.

Residential building in the city is possibly the economic subsector, which has recorded the greatest increase in 1997. The excellent results of last year — a 30 per cent increase in the number of dwellings begun, now exceeding 5,300 — are upgraded even more by the fact that 1996 had already recorded an increase of 31.5 per cent.

Just as or even more important than the growth in works in process is the increase in medium term activity forecast from the evolution in works permits approved. Throughout 1997 permits to build more than 5,600 new dwellings were approved. A volume of works which implies an increase higher than 50 per cent of the average for the last two years.

An increase in the number of new dwellings on the market is endeavouring to match the actual demand which is increasing, both in volume and purchasing capacity, as the prevailing interest rates are decreasing.

Reactivation in demand — revealed or latent — causing this sustained growth in the supply, concerns, from the financial point of view, two factors; an increase in financing capacity of the household economy thanks to savings accumulated during the period 1991 to 1995, and secondly, due to the growing interiorising of the present interest rates by economic agents after the fall of past years.

Although the decreasing trend in interest rates has been somehow persistent since 1991, it was not until the first half of 1996 that the financial burdem from mortgages —including tax benefits— of new dwelling buyers has been possible for medium range salaries. Reducing interest rates by four points in only two years — equivalent to reducing one third of the financial burden —explains a significant part of the lower economic effort required for people to acquire a home.

An increase in residential construction supply, including that forecast on the short term, appears to have been enough to moderate sales prices throughout 1997. Furthermore, the great availability of second hand houses has contributed to this. However, throughout 1998 prices are likely to increase due to pressure of demand continuing and the accumulated reduction in financial burden allowing price increases higher than inflation to be absorbed.

La ampliación y la diversificación territorial de la oferta ayudan a explicar la contención de los precios de la nueva superficie residencial en Barcelona.

El precio medio de venta o alquiler de la superficie no residencial presenta variaciones dispares e irrelevantes en términos absolutos. El de las plazas de aparcamiento en edificios residenciales ha moderado sensiblemente la tendencia a la baja iniciada en 1993. A ello ha contribuido el aumento de las nuevas matriculaciones y la rentabilidad que este tipo de producto ofrece a los precios actuales. A lo largo de este año se espera invertir la tendencia descendente en la mayoría de distritos.

Por tercer año consecutivo, el crecimiento económico del área de Barcelona genera ocupación neta y presiona al alza la tasa de ocupación.

El proceso sostenido de recuperación de los volúmenes de actividad explica que al finalizar 1997 los principales indicadores del mercado de trabajo de la ciudad y del entorno metropolitano comiencen a ser comparables con los registrados antes de 1992. Según estimaciones propias, la tasa de actividad es ligeramente superior a la de principios de 1991. Con la diferencia que el paro ha disminuido un 15 por ciento y que la población de referencia —la censada— es un ocho por ciento inferior. En conjunto, la tasa de ocupación ha seguido una tendencia alcista en el último bienio.

Un hecho a remarcar de la reciente evolución de la población activa y en consecuencia de la ocupada es el creciente protagonismo de la mujer en el mercado laboral de la ciudad. Según la Encuesta de Población Activa, en los últimos tres años el peso relativo del colectivo femenino sobre el total de la población activa de Barcelona ha aumentado en unos tres puntos, hasta representar el 46 por ciento del total. Esta evolución incide en una lógica reducción del amplio diferencial entre tasas de actividad masculina y femenina.

La nueva ocupación generada en la ciudad en los últimos tiempos es, en términos de saldos, básicamente femenina.

El paro registrado es otro de los indicadores del mercado laboral que refleja una sensible mejora a lo largo de 1997. En Barcelona, tanto el número de parados registrados por el INEM como la tasa de paro a final de ejercicio se han reducido hasta niveles desconocidos en los últimos quince años. El descenso es muy significativo entre los jóvenes —favorecido por la pirámide de edades— al mismo tiempo que la incorporación de mujeres como demandantes activas de trabajo —por el aumento de las expectativas de ocupación— modera el descenso del paro femenino.

Cuando hablamos de puestos de trabajo localizados en la ciudad, la evolución es igualmente positiva. Según datos de asalariados inscritos en el régimen general de la Seguridad Social —una aproximación a la evolución de los puestos de trabajo— la tendencia expansiva es una constante de los últimos dos años. A partir de estos datos y de los del impuesto de Actividades Económicas se estima en unos 750.000 el número de puestos de trabajo localizados en Barcelona a finales de 1997. Esto significa que en el último cuatrienio de crecimiento económico se han generado tantos puestos de trabajo como los perdidos durante la crisis de 1992-1993.

Increase and territorial divesification of supply help to explain prices of new residential surface areas in Barcelona being maintained.

The average purchase price or rent of a non-residential surface area show different variation and are in absolute terms irrelevant. Those regarding parking spaces in residential buildings have moderated considerably the downward trend which began in 1993. The increase in new licenses and profitability that this kind of product brings to present prices has contributed. During this year the decreasing trend is expected to reverse in most districts.

For the third consecutive year, the economic growth in the Barcelona area has caused net employment and pressure on raising the employment rate.

The sustained process of recuperation in volumes of activity explains that at the end of 1997 the main employment market indicators in the city and the metropolitan area have begun to be comparable with those recorded prior to 1992. According to estimates, the activity rate is slightly higher than at the beginning of 1991. Differing in the fact that unemployment has decreased by 15 per cent and that the sample population —the census — is eight per cent less. Generally, the employment rate has continued an increasing trend in the last two years.

A fact to be highlighted, in the recent evolution in the working population and therefore in employment, is the growing importance of women in the labour market in the city. According to the Working Population Survey, in the last three years, the relative significance concerning female workers in the Barcelona working population has increased by about three points, now implying 46 per cent of the total. This evolution results in the logical reduction of the wide differential between male and female working activity rates.

New job positions arising in the city in the last few years are, in terms of balance, mainly female.

Registered unemployment is another indicator of the labour market, which shows a remarcable improvement during 1997. In Barcelona, both the number of registered unemployment by the INEM (Spanish Institute for the Employment) and the unemployment rate at the end of the financial year have decreased to unprecedented levels in the last fifteen years. This fall is very great among young people — favoured by the age pyramid — at the same time as women becoming active applicants for work, due to the increase in employment expectations — moderating the decrease in female unemployment.

When we refer to job positions within the city, the evolution is equally favourable. According to information concerning salaried staff recorded in the general National Social Security —a proxy for the evolution of job positions— the expanding trend has been consistent for the last two years. As from this information and the Economic Activity Tax the number of job positions within Barcelona at the end of 1997 is estimated at about 750,000. This implies that the last four years of economic growth has created as many job positions as there were job losses during the crisis of 1992-1993.