

# El nou "boom" constructiu balear

L'obra privada, bàsicament habitatges, ha reviscolat amb molta força el 2004. A sobre, l'obra pública, especialment la impulsada pel Govern de Jaume Matas, s'ha incrementat espectacularment. El resultat és que les Illes Balears tornen a viure, després d'uns anys de relativa calma, una eufòria de la construcció, tal i com reconeix l'Associació de Constructores.

**L**es dades fetes públiques recentment per l'Associació de Constructores de Balears no deixen dubtes. Les Illes viuen una nova època daurada per a l'activitat constructiva. Així ho diu la memòria feta pública per l'Associació, sobre l'activitat constructiva l'any 2004 en relació al 2003, presentada amb motiu del 600è aniversari de la fundació de la patronal. No, no és un error. Han transcorregut sis segles des de la creació de la "patronal" constructora, el Gremi de Picapedrers, regulats per primer cop per les ordenances reials l'any 1405. Tot un símbol que a les Balears això de "picar pedra" per construir ve de lluny. En qualsevol cas, viuen una realitat actual esplendorosa. Això sí, la pretèrita pedra picada s'ha substituït per l'allau de tones i tones de ciment i asfalt.

**L'actual 'boom' constructiu.** La victòria per majoria absoluta del PP a Balears el maig de 2003, multiplicada per l'acord en el Consell de Mallorca entre conservadors i UM per governar conjuntament la institució insular ha deixat pas a un nou *boom* constructiu, segons reconeix la patronal esmentada. Dos factors polítics es relacionaren íntimament: l'aixecament de les moratòries urbanístiques i l'aposta de l'administració autonòmica –i, en part, en col·laboració amb els consells insulars, en especial amb el de Mallorca– per l'obra pública. La primera ha esperonat l'increment tan espectacular de la inversió privada en la construcció de nous habitatges. La segona, un increment de la despesa en obres públiques –carreteres,

autopistes, metro...– com mai no s'havia vist a les Illes, tan important que ha esdevingut peça fonamental del motor econòmic general.

Pel que fa a la construcció privada, bàsicament d'habitatges, no és que en els anys anteriors hi hagués precisament una situació de crisi. Com a molt, de cert alentiment dels índexs bruts que s'havien disparat durant la dècada dels anys noranta. En efecte, l'arribada al poder del Pacte de Progrés (1999-2003) va frenar el creixement. Però no el va aturar. L'any 2003, l'últim del govern de Francesc Antich (fou substituït per Jaume Matas el juliol) es visaren obres de nous habitatges per valor de poc més de 931 milions d'euros. El següent any, prop de 1.400. Si s'hi sumen altres tipus de construccions privades –industrials, comercials, hoteleres, etc.– el total invertit el 2003 va ser –en nombres rodons– 1.240 milions, mentre que el 2004 la xifra s'enlairà a quasi 1.700 milions d'euros. Un 37% d'increment. Prova inequívoca de l'efecte que tengué en aquest sector econòmic el canvi de govern i l'aixecament de les moratòries de construcció.

Essent important el desenvolupament experimentat per la construcció privada, queda empetitit si es compara amb les xifres relatives que presenta la inversió pública. Entre 2003 i 2004 el Govern central finançà menys obres a les Illes: de 222,7 milions d'euros va passar a 157,8 milions. Aquesta disminució es va veure compensada pel considerable augment que donaren els consells insulars i ajuntaments –sobretot els primers– a les respectives obres en el mateix període, de 163,2 a 300 milions. No res, compa-



L'obra pública se sobreposa a la privada. En primer terme, les obres de l'estació Intermodal de tren, metro i autocars, a Palma, feta pel Govern balear. Al fons, una finca a punt d'acabar-se i una altra en construcció. El resultat és, de bell nou, un paisatge dibuixat per grues i excavadores.

rat amb l'allau d'obra pública que va promoure l'executiu de Jaume Matas en el seu primer any complet de govern: de 221 a 474,5 milions. En conjunt, la inversió en obra pública passà de 600,7 a 931,6 milions d'euros entre 2003 i 2004. Un augment del 55%.

L'aposta del Gabinet Matas en inversió pública en construcció no pot estranyar ningú. Ja en el seu primer govern (1996-1999) va practicar la mateixa política, si bé en menor mesura: aleshores va ser l'anomenat Pla Mirall (embelliment de moltes zones urbanes i litorals) el qual es va sumar a la construcció privada d'habitatge que vivia en plena gran època de desenvolupament. El resultat va ser que la construcció es va convertir en una part substancial del motor econòmic balear. De fet prop de 60.000 persones, una part important de les quals immigrades, hi va trobar feina. Ara, si s'observa el volum total de inversió en obra entre 2003 i 2004, que és el primer any complet de Govern Matas, es veu fàcilment la repetició del fenomen. De

1.848,1 a 2.624,6 milions. Un increment del 42%. Gràcies en bona part a la política econòmica basada en la inversió pública en obres d'infraestructura. El nombre d'ocupats podria ser una mica superior a l'anterior, segons deia a aquest setmanari un exconseller de Treball.

Són dades prou il·lustratives que justifiquen ben bé la qualificació de nou *boom* constructiu. Una nova època daurada del ciment, ajudat ara per l'asfalt, que no parerà de moment. En efecte, l'Associació de Constructores de Balears, a partir dels projectes actualment en marxa –privats i públics– considera que la seva activitat professional seguirà a l'alça durant tot aquest any i el que ve. I el futur? Doncs quant a obra pública, el Govern balear no vol que pari. Tot el contrari. Quan el Govern de Zapatero, a través de la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, va oferir un nou Conveni de Carreteres al Govern balear, la resposta va ser que sí, que l'acceptaven per "fer més carreteres, que són bones per als ciutadans", sense renunciar a l'anterior que

està en discussió entre els dos executius: el central l'ha denunciat i l'illenc el vol portar als tribunals per cobrar-lo.

Per altre costat, Rosa Estaràs, vicepresidenta de l'executiu, i Mabel Cabrer, consellera d'Obres Públiques, ja han reclamat al Govern central un 2% del Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport que s'ha aprovat, el qual preveu inversions a tot l'estat fins al 2030. És a dir, uns 2.060 milions d'euros per a les Illes que, segons Estaràs, "són nostres, ens corresponen", seguint criteris demogràfics. Aquests diners servirien per a fer més obres de tren i metro. Que se sumarien a la primera línia de metro projectada, entre el centre de Palma i el Campus de la Universitat de les Illes Balears i que s'emmarca en una obra que ja ha començat a executar-se: el soterrament de l'estació de tren, del metro i també la principal dels autocars que enllacen Palma amb pobles. Es dirà estació intermodal.

Una obra que és paradigma de la forma d'actuar de Matas. Exactament en el



MIGUEL PAYERAS

mateix terreny –en el cor de Ciutat: just vora la plaça del Rei en Jaume i les avingudes– es va inaugurar el Parc de Ses Estacions el 1999, venut per l'Ajuntament del PP com a gran zona verda. Durant els següents quatre anys s'hi han fet dues reformes, una per construir-hi un aparcament. Ara, s'ha eliminat el parc per les obres de l'estació intermodal. Quan estigui llesta, a sobre s'hi tornarà a fer un parc. A la mateixa zona, doncs, s'hi han abocat diners públics en múltiples ocasions en tan poc temps per a tres obres que no sembla massa difícil que s'haguessin pogut imaginar, projectar i executar sense tanta d'improvvisació.

El potencial constructiu públic no té fi. El diari *El Mundo*, molt ben relacionat amb el Govern Matas, anunciava fa un mes una idea que ronda per la ment del president. Fer un túnel davant de la badia de Palma que uniria la ciutat entre els dos extrems que ara connecta el Passeig Marítim, molt afectat per l'excés de trànsit. En altres circumstàncies la idea resultaria tan desgavellada que ningú no li hauria fet cas. Ara, però, no convé prendre-se-la a broma.

**Polèmica política.** Davant de l'allau d'obra pública, la polèmica entre partits no podia faltar. L'oposició (PSOE, PSM i EU-Verds) acusa el Govern de

Matas d'endeutar-se excessivament per fer unes infraestructures que són molt consumidoras de territori –carreteres i autopistes–, que afecten llocs emblemàtics –com el nou hospital projectat a Mallorca, just a vora del Monestir de la Real, de l'època medieval–, que no tenen un pla general que les justifiqui raonablement –el metro– i que, al capdavall, utilitza com a arma política contra el Govern central –les inversions reclamades del Pla d'Infraestructures, el discutit Conveni de Carreteres– sense tenir cap voluntat negociadora. Tota l'oposició crítica fort ferm, així mateix, que el Govern tiri endavant tantes obres sense cobertura del finançament estatal. Això l'obliga ara a endeutar-se al màxim i, a més, per no incomplir el pla d'estabilitat pressupostària ha de recórrer a emetre bons de deute a l'estranger i a apujar els impostos –de la benzina– als balears. Tant el PP com UM, però, rebutgen les crítiques essencials i reclamen per a si la condició de partits que donen “solucions” als problemes de les Illes quant a infraestructures, perquè són forces “pragmàtiques”. UM es desmarca lleugerament del PP; vol –com sigui– arribar a acords perquè el Govern central pagui el finançament de les obres, i no vol enfrontament amb el PSOE, però en el fons està d'acord amb els conservadors per dur endavant les obres.

Pel que fa a l'oposició, hi ha una certa diferència entre PSOE, d'una banda, i PSM i EU-Verds, de l'altra. Els socialistes ofereixen més carreteres –el nou conveni proposat pel Govern central, que a UM li sembla bé– si bé amb traçats diferents als que vol el PP, així com inversions en tren sempre que abans s'asseguin a negociar les parts sobre quines línies s'han de prioritzar. PSM i EU-Verds posen l'accent en la inconveniència d'apostar per un model d'infraestructures viàries que, en el fons, tant el PP com el PSOE com UM comparteixen.

La polèmica política s'alimenta per si sola, mentre la realitat mostra que les Illes viuen el nou *boom* de la construcció.

*Miquel Payeras*