

INTERROGANTES

(Publicado en *La Vanguardia*, el 17 de agosto de 2008)

Germà Bel

En lo económico este verano deja incógnitas importantes en algunas materias no resueltas. Quizás en septiembre puedan superarse algunas de ellas. O, al menos, conocerse información relevante que permita intuir mejor que nos deparará el futuro cercano.

En lo más general, ¿cuál será el aumento del paro en el tercer trimestre del año? Sabíamos que, al no disponer del remedio tradicional de devaluar la moneda para estimular la demanda externa y las exportaciones, el ajuste económico recaería en mayor medida sobre el empleo. Las discusiones sobre rentas, salariales y presupuestarias, deberán tomar nota cumplida de la evolución del mercado de trabajo.

¿Podremos conocer con fiabilidad el descenso real de precios en la vivienda? Este mercado es el que presenta mayores discrepancias entre la información oficial –pública o privada- y las transacciones reales en el mercado. No existen alternativas al ajuste inmobiliario que no pasen por una corrección drástica de precios, por lo que conocer mejor la evolución de los mismos permitirá especular con mejor fundamento sobre la duración temporal del ajuste, que –en todo caso- parece que tomará su tiempo.

¿Cuáles serán las cifras que, finalmente, se pongan sobre la mesa en las negociaciones de la reforma del sistema de financiación autonómica? Probablemente con buen juicio, las partes han sido reacias a plantear cifras concretas mientras esgrimían los respectivos argumentos sobre criterios antes del 9 de agosto. Pasada esta fecha, y ya descontado hace tiempo que no habría acuerdo para la misma, la reentrada del curso político hará inevitable e inaplazable ir a lo concreto. El panorama es, realmente, incierto.

En un plano más local y sectorial, ¿dónde se ubicará la sede de la compañía que controle British Airways–Iberia? Holanda y Luxemburgo suenan fuerte, dadas sus ventajas fiscales. Esto permite esperar efectos ‘no deseados’ sobre la Hacienda española, de magnitud aún desconocida. Y tiene su intrínquilis que, en la práctica, la T-4 de Barajas y la T-Sur de El Prat vayan a ser controladas desde el mejor postor fiscal de la UE.

¿Cuál habrá sido el retroceso del tráfico aéreo en El Prat pasado el verano? Esta información es relevante, pues otoño no pinta bien, y el año próximo tampoco promete alegrías en el sector. Aunque parezca una hipótesis improbable ahora, no es imposible que El Prat descienda de 30 millones de pasajeros en 2009. En tal caso, Barajas quedaría como único aeropuerto bastante ‘complejo’ para justificar participación regional minoritaria en algunos aspectos de su gestión (relativamente triviales), según los criterios avanzados por el gobierno. En tal caso, ¿se mantendrá el umbral de los 30 millones? ¿Se acomodará a las ‘circunstancias’ del mercado?

Sin duda, otoño será rico en nueva información. Aunque bien podría pasar que los interrogantes sobrevenidos superen a los que se despejen. Iremos viendo.