

G E S T I Ó E M P R E S A R I A L

**L'**última campanya electoral n'anava plena. Només el partit que *ni pincha ni corta* en qualsevol de les alternatives de pacte havia aportat, per raons òbvies, xifres i gràfics que volien amagar sota una pretesa competència amb els socialistes, els seus rivals a l'Estat, la clamorosa manca d'inversió en infraestructures del país. No cal parlar del dèficit fiscal, entre impostos pagats i la inversió que ens torna, ni tampoc cal fer més sang del TGV. Només cal anar en cotxe a la feina des de qualsevol punt de l'àrea metropolitana a Barcelona o viceversa, o entre dues de les ciutats que en formen part, a l'hora d'anar a treballar. Si no hi estan avesats, sàpiguen que faran tard. Ara bé, si no tenen cap més remei, hauran de sortir abans d'hora i l'helicòpter els anirà explicant on són i quanta estona hi seran encara; són les cues de cada dia laborable.

¿Algú ha calculat les hores acumulades de viatge que perden les desenes de milers de ciutadans del país a les rondes barcelonines, a la B-30 i la A-7, entre el Papiol i Mollet o Granollers, a la C-58, entre Barcelona, Sabadell i Terrassa, a tot el Baix Llobregat, a la N-340 i al llarg del Maresme i del Garraf? ¿I les hores malversades a l'entorn de Girona, al triangle entre Reus, Tarragona i Valls, en els col·lapses periòdics de l'Eix Transversal i en la sorpresa que, per accident o per obres, els espera dar-

## Connectem amb l'helicòpter...

MODEST GUINJOAN / JOSEP MARIA LLAURADOR  
Consulting Barcelona Economia

rere un revolt de qualsevol carretera de la costa o de l'interior? Quantes jornades laborals hi cabrien? I si plou, encara més! Qui suporta aquest cost ingent?

El treballador és, sens dubte, el primer, més encara si hi ha de sumar el peatge! Però l'empresari també. Les arribades tard, les visites a clients o els trasllats a l'aeroport o a Barcelona en horari laboral són a compte seu. La despesa, tanmateix, no és només econòmica. Potser aquesta és, fins i tot, la menys important. La tensió psíquica en una situació estressant l'acaben pagant, en el viatge d'anada, els col·legues, els col·laboradors o els clients i, en el de tornada, el marit o la muller, els fills o els veïns i, en tots els casos, l'organisme de l'afectat, sotmès com està a una lassitud que només és capaç d'acompanyar un televisor engegat.

Com es pot esperar d'algú que perd un mínim de dues hores diàries tancat en un vehicle una guspira de creativitat, d'originalitat, de relació positiva, d'entusiasme, sigui en l'esfera laboral o en la familiar? Són

hores perdudes -de son, de relació familiar o potser de realització personal-, no pas hores invertides; i són unes 20 hores mensuals per individu! Les mercaderies, per la seva banda, deuen tenir una consideració especial del *just in time* quan s'apropen a terres catalanes. Per força s'han d'encarir els productes. Si ho acaba pagant l'empresari o el consumidor final és secundari.

Els empresaris catalans, tan festejats darrerament pels poders de Madrid, els mateixos que han mantingut l'aixeta tancada de les inversions i que no acaben d'acceptar els resultats d'unes eleccions democràtiques, també són víctimes directes d'aquesta carrera d'obstacles diària per fer productives i competitives les seves empreses. Els seus recursos humans arriben cansats i els seus productes finals surten més cars. D'aquí a cedir a la temptació de deslocalitzar les empreses cap a contrades menys oneroses només hi ha un pas. De què els han servit fins ara els afalacs de tots els governs democràtics de l'Estat? En el cas de les infraestructures, pel volum de les inversions que suposa, és qüestió de tenir l'aixeta a prop i no pas d'esperar-ne unes gotes cada quatre anys. esclar que l'empresari, el directiu i l'empleat del país, sortosament, tenen el cap de setmana que els espera per poder recuperar-se junts i en família... al llarg de cues quilomètriques... i de peatge!