

# El Cercle d'Economia alerta que el model turístic català està esgotat

El seu 'think tank' a pressa a reconduir-lo i a revisar impostos, salaris i oferta

MAITE GUTIÉRREZ  
Barcelona

El model turístic català dona senyals inequívocs d'esgotament i cal reconduir-lo com més aviat millor. És el principal diagnòstic que el *think tank* del Cercle d'Economia, Iniciativa per la Productivitat i la Innovació (IPI), ha plasmat en un recent informe sobre el sector turístic i la seva incidència en la productivitat de l'economia.

El document alerta de la debilitat d'un esquema de creixement extensiu i que es basa en la quantitat, i proposa d'obrir un debat estructurat per adaptar el model "als nous reptes econòmics, socials i ambientals".

La necessitat d'anar cap a un model turístic de més qualitat i valor afegit és àmpliament compartit per sectors empresarials, econòmics i polítics. Fa anys que es persegueix aquest objectiu, però el canvi no acaba d'arribar. L'IPI ara tracta d'aterrar el debat i fer realitat aquesta transformació.

Per això, es reuniran amb patronals, gremis, empreses i administració pública. L'objectiu és promociar una estratègia "clara i concreta" per dur a terme aquesta transformació de manera efectiva.

El document, que presentaran als diferents actors del sector, reconeix el paper estratègic del turisme com un dels principals motors d'activitat, ocupació i projecció internacional de Catalunya. La connectivitat aèria de l'aeroport de Barcelona o l'atracció de talent global estan entre els seus beneficis.

Ara bé, alerta de "debilitats



Un autobús turístic recorre el centre de Barcelona a l'estiu

ALEX GARCIA

## Barcelona, al límit

■ El 76,7% dels barcelonins pensen que la ciutat ha arribat o està arribant al límit de la seva capacitat de rebre turistes, segons una enquesta presentada per l'Ajuntament de Barcelona aquesta setmana amb dades del 2025. Són dos punts més que el 2024. En canvi, hi ha un 21,5% que defensen que la ciutat ha de continuar atraient més visitants. Els resultats mostren que els que pensen que el

turisme és més aviat perjudicial augmenten dos punts, fins al 33,1%, mentre que un 59,6% asseguren que és més aviat beneficiós, igual com el 2024. D'altra banda, el 56,6% estan molt o bastant d'acord amb el fet d'augmentar la taxa turística, mentre que només un 6,7% ho rebutgen. La massificació i la pujada del preu de l'habitatge són identificats com els principals inconvenients del turisme.

estructurals", com una productivitat inferior a la mitjana i uns salaris per sota del conjunt de l'economia.

"L'etapa de creixement en quantitat està superat", afirma aquest *think tank*. L'anàlisi neix d'un debat entre economistes, acadèmics i empresaris a partir d'un document base presentat per l'economista Miquel Puig i debatut el 5 de novembre en una sessió moderada per Xavier Vives, professor de l'IESE i president del Consell Assessor de l'IPI.

Entre els senyals d'alerta destaquen el fet que la renda per càpita no puja, malgrat el creixement del PIB, o la vulne-

rabilitat del país davant xocs de demanda, com la que es va patir durant la pandèmia de covid.

La pressió sobre l'accés a l'habitatge o l'impacte en el medi ambient destaquen així mateix com un dels principals punts febles de l'actual model.

Com superar aquest sistema sustentat en salaris baixos i molta mà d'obra poc qualificada? El document proposa una revisió estratègica que permeti "reforçar la qualitat de l'oferta, diversificar activitats, millorar la formació del talent i promoure una gestió més eficient dels recursos".

Entre altres qüestions, planteja revisar i debatre la fiscalitat, l'oferta (restringir-la o no),

## "L'etapa de creixement en quantitat està superada", afirma la institució

els salaris, l'estacionalitat i els serveis associats amb l'activitat turística.

Com a línies de treball futures, proposen de millorar els instruments per mesurar l'activitat, ara per ara "insuficients", així com segmentar les dades, avaluar l'impacte de determinades mesures -com ara la moratòria hotelera o la limitació de llicències per a apartaments turístics- o la coordinació entre les empreses i l'Administració.

En paral·lel, l'informe aposta per impulsar la formació turística i estudiar casos d'èxit. Entre aquests últims, esmenten específicament el de la regió dels Alps.

Catalunya, conclou el *think tank*, viu una "paradoxa de l'èxit": "És la comunitat autònoma que rep més turistes internacionals i també ocupa la segona posició mundial pel que fa a competitivitat turística", però el model basat en el volum sembla que no dona més de si.●

Veiem bastantes notícies d'empreses que creixen, munten noves filials pel món o que llancen els productes molt millorats. El conjunt de notícies és molt millor que fa cinc anys. Quan van arribar els ordinadors, llavors eren enormes i podien requerir molt espai a les empreses i, tot i que suprimien molts administratius, requerien emplaçats que sabessin manipular-los i coneguessin els processos de l'empresa que passarien a ser als ordinadors. Quan vaig fer el doctorat en Direcció d'Empreses a la Universitat de Harvard, els professors de tant en tant portaven un ordinador a la classe. Els ordinadors de la Universitat de Harvard (no n'hi havia gaires) es portaven a la classe a sobre d'un dispositiu amb rodes perquè no eren petits i, a més, pesaven.

Ara molts tenim un ordinador a casa, un altre on treballem, un altre que portem a la cartera per utilitzar-lo en reunions i durant viatges i esperes. Però a

## Aparcant

Pedro Nueno



la butxaca portem un telèfon que també funciona en molts temes com un ordinador.

Seria interessant saber en què treballen els experts en aquests temes que són a les empreses que produeixen telèfons mòbils i ordinadors a les seves àrees d'R+D. És possible que sortint de

casa agafem el nostre automòbil i li diguem: "Porta'm a la feina i posa'm a la pantalla el millor diari d'avui mentre hi anem". El que sembla clar és que els embussos van pujant i que cada vegada hi ha més cotxes i menys espai per a ells, i no sembla que s'estigui treballant per resoldre aquests problemes.

Si diguéssim que hauríem d'omplir de túnels les ciutats, això cauria malament. Hi ha ciutats on passar pels túnels requereix pagar un import en alguns casos elevat. Recordo que a les dues ciutats en què he viscut, Barcelona i Boston, hi va haver una època en què es van fer un munt de túnels. A Boston, els túnels faciliten, per exemple, sortir de Harvard i anar a l'aeroport. A Barcelona, els túnels t'ajuden a travessar les muntanyetes que envolten la ciutat i fins i tot faciliten el recorregut en àrees amb molt trànsit.

Però la producció de túnels es va acabar i tot sembla indicar que quan arribem al 2030 ens hauran posat algun problema per dificultar el pas per tú-

nels i evitar acumular munts de vehicles aturats als túnels. En la nostra societat cada vegada hi ha més gent que no està a favor d'invertir per facilitar la circulació de vehicles.

La realitat és que quan una empresa o institució proporciona aparcaments per als vehicles dels seus empleats això

## Quan una empresa aporta aparcament als seus empleats és una ajuda extraordinària

és una ajuda extraordinària. Però encara hi ha moltes empreses que no s'han plantejat el tema, amb freqüència perquè no tenen un espai. És un tema global i als Estats Units alguna vegada he hagut d'anar amb cotxe a una empresa i aparcar a gairebé mitja hora caminant des de l'aparcament fins a l'oficina.