

El megaiot Ulysses
amarrat a la costa
d'Eivissa



L'empremta econòmica que deixen els megaiots

El nombre creixent d'aquests vaixells augmenta el de dissenyadors, constructors, drassanes i brokers

Javier Ortega Figueiral

Hi va haver un temps en què l'arribada a port d'alguns grans vaixells d'esbarjo era tot un esdeveniment, tant per la presència del vaixell per si mateix com pels personatges que hi anaven a bord. Generalment eren antics vaixells a motor reconvertis en iots o velers preciosos construïts en temps d'entreguerres, el nom dels quals anava directament lligat amb el seu propietari o propietària: El *Sea Cloud* era de Marjorie Merriweather; el *Christina*, d'Aristotelis Onassis; el *Shemara*, de Sir Bernard Docker, o el *Talitha*, inicialment, va ser del propietari de la companyia automobilística Packard i després va pertànyer a la família Getty. I així, un grapat de vaixells que recorrien algunes zones del món amb els seus propietaris i convidats a bord. Temps de la *jet set*, abans de l'arribada dels jets.

El món dels grans iots, els que tenen eslores que superen els 30 metres, va créixer molt lentament fins a finals del segle XX, moment en què hi va haver un enorme boom econòmic que, al món de la nàutica d'esbarjo, es va traduir en la construcció de dotzenes de nous iots, fet que va animar la vida de drassanes històriques, sobretot del nord d'Europa, que havien perdut quota de mercat en la construcció de mercants o vaixells de guerra i que els nous milionaris xinesos, russos, àrabs i, en menys mesura, d'altres països, van fer ressorgir perquè aquests tallers fabriquessin

vaixells cada vegada més grans.

Amb aquests nous vaixells, el rànquing dels iots amb més eslores del món ha embogit en el que portem de segle: cada any apareixen nous vaixells d'esbarjo que en baten altres de mesures espectaculars. Actualment, segons les dades de la multinacional del sector Camper & Nicholsons, ja hi ha uns 5.000 superiots de més de 30 metres al mercat, dels que 112 són mega o giga iots, vaixells que tenen més de 75 metres d'eslora i el gruix d'aquests últims ha estat construït en l'última dècada.

Des del 2013, el iot més gran del món és l'*Azzam*, que té 180 metres d'eslora, tan sols 10 menys que l'*Abel Matutes*, el ferri més gran del navilier Balearia. La seva construcció va assolir els 506 milions d'euros i és propietat del president de la Unió dels Emirats Àrabs.

El segon més gran continua sent l'*Eclipse*, un dels vaixells d'esbarjo del rus Roman Abramovich, de 163 metres i un cost original de 425 milions d'euros el 2009; i el tercer, amb 162 metres d'eslora, és el *Dubai*, propietat de Muhammad bin Raixid al Maktum, Emir de Dubai, que va in-

vertir-hi una mica més de 340 milions d'euros.

Tots aquests vaixells han suposat un negoci rodó per a les drassanes alemanyes, com Blohm+Voss, i, sobretot, Lürssen, banyada en petrodòlars i altres variants de dòlars en els últims temps. I malgrat que un dels grans negocis rau en el disseny i construcció dels vaixells, d'aquestes naus pengen un bon nombre d'empreses que han anat creixent al mateix ritme que la incorporació de nous superiots al mercat.

Tenint en compte que les despeses de manteniment d'un d'aquests vaixells és un 10% del seu cost a l'any, és normal veure el creixement de drassanes especialitzades en reconversions, reparacions i manteniment. A Espanya hi ha dos grans especialistes: MB92, a Barcelona, i Drassanes de Mallorca, a Palma. La primera va facturar poc més de 70 milions l'any passat i a les seves instal·lacions treballen unes 1.000 empleats, entre propis i subcontractats, mentre que l'empresa mallorquina va assolir els 36 milions l'any passat.

A més d'aquests, el món dels grans iots mou un bon nombre de serveis que ofereixen els ports ja especialment dissenyats per a aquests vaixells, com One Ocean a Barcelona, Port Adriano a Mallorca, o Marina Sovren a Eivissa, aquesta última d'incorporació recent a Espanya, amb l'atracció de nous llocs de treball, brokers proveïdors de tot tipus i serveis per a propietaris de iots i, sobretot, els seus tripulants, que són els qui viuen realment i de manera permanent a bord d'aquests vaixells d'esbarjo que representen un enorme negoci que dona feina a unes 130.000 persones arreu del món.

D'acord amb les dades que recopila la Barcelona Clúster Nàutic, cadascun d'aquests grans megaiots deixa a la ciutat on està amarrat 2 milions d'euros a l'any, entre despeses de manteniment, amarratge, provisions i d'altres. ●

MILIONS D'EUROS



Inversió

D'acord amb les dades de Barcelona Clúster Nàutic, un megaiot deixa a la ciutat on està amarrat 2 milions a l'any, entre despeses de manteniment, amarratge, provisions i d'altres.

Ramon Tremosa

Eurodiputat
independent pel
PDECat

Aprendre dels Estats Units



Sis eurodiputats de la comissió d'Economia del Parlament Europeu hem visitat els EUA i hem constatat com les agències federals de supervisió i control de dipòsits, assegurances, futurs i mercats financers (SEC, FDIC, CFTC), fan una feina exhaustiva i eficient. Aprenent dels errors de les hipoteques porqueria (*subprime*), elaboren un rigorós *benchmarking* permanent a les entitats financeres, en un país on la banca només atorga el 20% del crèdit a l'economia productiva.

Amb Stanley Fischer, vicepresident de la Reserva Federal, vam debatre les fortaleces actuals de l'economia dels EUA (creixement notable, atur per sota de la taxa natural, llarg període d'estabilitat econòmica i financera) i també la seva gran feblesa (estancament del creixement de la productivitat i salaris). Als EUA algunes grans entitats financeres conviuen amb milers de petites i mitjanes entitats financeres regionals i locals i, com ha passat també al nord d'Europa, aquestes darreres van ser les que van aguantar el crèdit a les pimes quan algunes grans entitats financeres es van ensorrar pel contagi *subprime*.

Al Capitoli hi vam viure un *momentum* deliciós el mateix dia que visitàvem alguns congressistes: dos senadors republicans més van decidir mantenir l'*Obamacare*, deixant Trump en minoria al Senat: sense aquesta retallada de despesa Trump no pot reduir impostos als rics ni invertir en infraestructures. A Trump li costarà molt de dur a terme el seu programa electoral: el sistema de contrapesos institucionals dels EUA no es pot capgirar sense una clara majoria social i sense el consens dels dos grans partits.

Ineficiència
La unió bancària europea trontolla per com Itàlia torna a aplicar discrecionalment normes d'Estrasburg

El contrast amb la UE és colpidor: Danièle Noy, president de la supervisió europea del BCE, ha dit al Parlament Europeu (PE) que els accionistes del Popular poden recórrer a la justícia si se sentien perjudicats per la venda al Santander. Elke König, president del Mecanisme Únic de Supervisió europea, ha dit al PE que l'informe Deloitte, base per a decidir la venda

esmentada per un euro, "no es podia fer públic pel seu contingut sensible" (potser perquè es va optar pel preu més baix de venda del Popular dels diferents preus possibles?).

A Itàlia, el Monte dei Paschi ha estat *too big to fail* i els dos petits bancs venecians han estat *too little to fail*. Itàlia ha sabut trobar la manera de posar-hi diner públic amb permís de la UE. Handelsblatt ha qualificat aquesta vulneració italiana de la unió bancària com un "precedent perillós" i tots els grans partits polítics alemanys l'han criticat de manera contundent. La unió bancària europea trontolla per com Itàlia torna a aplicar discrecionalment les normes aprovades a Estrasburg. "No serveix de res fer una norma europea obligatòria i vinculant si després hi ha 27 excepcions nacionals", diu la comissària de Competència Margaret Vestager. La UE ha d'aprendre moltes coses dels EUA per millorar la seva eficiència. |

=====
Actualment ja hi ha uns 5.000 superiots, dels quals 112 són megaiots o gigaiots

=====
El iot més gran del món és l'Azzam, en mans del president dels Emirats Àrabs