

La qüestió

LES TARONGES DE HASSAN PASSEN PER VALÈNCIA

Els camions de la ira

El 31 de juliol expira el tractat pesquer amb Marroc. El govern de Madrid s'ha plantejat la possibilitat de negociar el pas de productes nord-africans per les nostres carreteres a canvi d'un bon tractat de pesca. És, però, un problema que s'arrossega de fa temps, des del Tractat d'Adhesió a la CEE i els camperols valencians s'han indignat.

J. Fortuny/R. Castelló

Els camions carregats amb taronges o tomaques marroquines circularan aviat per les nostres carreteres, provinents del port d'Algesires cap als altres països de la Comunitat Europea. Així és com va quedar amb el govern del Marroc el ministre espanyol de Transports, Abel Caballero, quan, fa uns dies, va ser a Rabat per negociar precisament aquesta qüestió: els dos governs concretaran els detalls a la tardor.

Aquest és també el desenllaç d'una història que ha tingut molts protagonistes i molts arguments, i en què els productors i exportadors valencians de cítrics han fet, de moment, el paper de perdedors. La seva oposició al pas dels productes marroquins per les carreteres de la península és el maldecap que el govern espanyol s'ha resignat a suportar, com passa sempre que un govern ha de prendre decisions importants.

L'explicació oficiosa és que Madrid ha cedit als xantatges marroquins per evitar el conflicte que hauria començat el pròxim primer d'agost si els set-cents vaixells de pesca andalusos que pesquen habitualment en aigües marroquines s'haguessin quedat sense llicència per continuar-ho fent.

Però el tema és molt més complicat i abraça des de la política mediterrània de la CEE fins el Tractat d'Adhesió de l'Estat espanyol al Mercat Comú, passant per una posició estratègica de negociació molt avantatjosa per al Marroc.

Per una Mediterrània en pau

Per començar, la política mediterrània de la CEE s'inscriu dins de tota una política general d'ajuda a l'anomenat tercer món. En aquesta política s'hi troben considerats, en primer lloc, els seixanta països coneguts pel nom ge-





Lluís Font de Mora. Baix, F. Fernández Ordóñez.

nèric d'Àfrica, Caribe i Pacífic (ACP), que han signat la Convenció de Lomé. En segon lloc, també té acords amb Amèrica Llatina i Àsia, tot i que aquests tenen relacions i avantatges menors. I, per últim, hi ha els acords amb països mediterranis.

Aquests acords amb els països de la Mediterrània es negociaven per separat, des dels anys seixanta, fins que el 1972 es reajustaren dins del marc d'una política mediterrània global. A hores d'ara, aquesta es concreta en tres tipus d'acords: els primers són els acords de cooperació comercial, industrial, tècnica i financera, signats amb els països del Magrib (Algèria, Marroc i Tunísia), del Machrek (Egipte, Jordània i Síria) i Iugoslàvia. Després, els acords d'associació, signats amb Turquia, Xipre i Malta, que han de portar a l'establiment d'una unió duanera (desaparició de les traves aranzelàries) i, fins i tot, a una possible integració en la CEE. I en tercer lloc, els protocols de lliure canvi, dels quals només n'hi ha un, signat amb l'estat d'Israel.

Aquests acords es diferencien, fonamentalment, pel seu abast polític. Coincideixen, però, en el fet que suposen la total liberalització, lliure entrada a la CEE sense dret de duana, dels seus productes industrials, tot i que pot haver-hi traves d'altre tipus: exigències de qualitat, límits a les quantitats exportades... En el cas dels productes agraris, si bé no hi ha la total desaparició d'aranzels, sí que trobem tota una sèrie de reduccions d'aquests respecte d'altres països. I, en tercer lloc, també coincideixen pel que fa a ajuda financera, que inclou des de préstecs del

Banc Europeu d'Inversions (BEI) fins a donacions.

Així, podem resumir que la política mediterrània europea té dos grans components: el primer, comercial, centrat en les preferències aranzelàries, i el segon, tècnico-financer. El primer ha tingut problemes davant les instàncies internacionals que vetlen pel lliure comerç mundial, el GATT; però la CEE sempre ha tractat d'amagar aquestes preferències discriminatòries, o piràmide de privilegis, que afecta els països mediterranis, de la Convenció de Lomé, d'Amèrica Llatina i Àsia, de l'EFTA... Per tant, podem qualificar la política comercial de la CEE de política comercial proteccionista discriminatòria.

El segon component, tècnico-financer, s'ha ocupat de dotar un volum d'ajuda global financera, mitjançant subvencions d. projectes d'infraestructura, indústria, preparació de personal i autosuficiència alimentària als països de destinació.

Els objectius que persegueix la CEE amb aquesta política són molt generals: contribuir el desenvolupament d'aquests països, molt propers a les seues fronteres, amb la finalitat de mantenir la pau i l'estabilitat.

El Tractat corresponsabilitza

Arribats a aquest punt, i, quin paper juga l'Estat espanyol en aquesta política? L'Estat espanyol és membre de ple dret polític, però no econòmic, de la CEE. Això vol dir que participa a totes les institucions i òrgans de govern comunicatiu amb tots els drets, però no rep, ni dona, el mateix tractament econòmic: allò de les fases d'adhesió econòmica. Però, aleshores, <quin tractament s'ha de donar a les relacions econòmiques exteriors regulades amb acords, més o menys, polítics: els acords amb països mediterranis?

Sembla clar que com a aspecte de la vida econòmica podia haver-se inclòs en els paquets a negociar. En realitat, i es va posar damunt la taula de negociació? Nosaltres no ho sabem. Però, de fet, als articles compresos entre el 179 i el 182 del Tractat d'Adhesió, l'Estat espanyol es compromet a acatar els acords signats per la CEE amb els països mediterranis i amb la Convenció de Lomé.

Al final del Tractat, el govern espanyol introdueix una declaració d'intencions, que passa a ser comuna a tota la CEE, per millorar les relacions amb

l'Amèrica Llatina. i Per què no en fa una altra respecte a la modificació de les relacions amb els països nord-africans? D'aquesta manera, el govern de Madrid es converteix en responsable de les preferències donades per la CEE al Marroc, Algèria..., perquè la CEE ara, políticament, quan pren decisions, som tots.

Aquesta és la situació real, de fons. No es tracta que els productes marroquins o algerians hagen de

passar, o no, pel nostre territori. Sinó, i, per què van a Europa? Si ho fan, per alguna cosa deu ser. Fonamentalment, hi ha dues. D'una banda, els avantatges aranzelaris que els dona la política mediterrània europea, és a dir, la nostra política mediterrània. Avantatge aranzelari que no s'invertirà mai, perquè la CEE, l'any passat, el 1986, ens vam comprometre a mantenir la igualtat aranzelària d'aquests països amb l'Estat espanyol. És a dir que, quan les



reduccions aranzelàries a l'Estat espanyol faran arribar els drets de duana, que paguen els seus productes agraris, al mateix nivell que ara paguen els del Magrib, els aranzels d'uns i altres baixaran al mateix ritme. De manera que, per aquesta via, sembla complicat evitar que els productes nord-africans passen a Europa. Potser s'ha arribat tard, perquè açò s'havia/s'ha de reivindicar a Brussel·les.

La segona raó és l'estructura de costos clarament favorable als productes del Magrib. La nostra estructura de producció, el nostre règim d'explotació i tinença de terres, els minifundis, la mà d'obra... fan que els nostres productes siguin, necessàriament, més cars. I açò és difícil de canviar. Ara, sempre pot suplir-se, amb bons resultats, si la relació qualitat-preu dels nostres productes és millor. Sempre queda la competència. Però, ara per ara, amb els desavantatges de la política comercial proteccionista discriminatòria que aplica la CEE.

És a dir, els productes agraris del Magrib arribaran a Europa sempre que siguin, relativament, més barats. Només falta saber per on. Ací, es poden apuntar dues raons per oposar-se al seu pas pel territori peninsular. Una que podem qualificar de política i una altra d'econòmica. La primera pot estar basada en el greuge comparatiu, si s'interpreta, com dèiem al principi, que el govern central, a canvi de beneficis per al sector pesquer i, potser, també per al de transports, ha cedit, ha pagat, al Marroc amb la mateixa moneda que a la CEE: el sector hortofructícola, i de nou sense consultar els col·lectius interessats. És, doncs, una discriminació política clara.

La segona raó d'oposició pot venir de la idea que evitar el transport per carretera dels productes nord-africans els farà menys competitius. I això no és tan clar.

iQuina és l'actual situació? ¿Pot l'Estat espanyol evitar el pas d'aquests productes? iPer què ha de negociar el govern de Madrid, i no la Comissió Europea, els acords pesquers amb Marroc? ¿Més avant que passarà? iQuè opinen els col·lectius interessats?

Rabat guanya estratègicament

Abel Caballero i l'altre artífex d'aquest acord «in extremis» amb el Marroc, Francisco Fernández Ordóñez, ministre d'Afers Estrangers, han convençut els seus col·legues del govern espanyol que hi ha massa problemes que depenen de les relacions amb el go-

vern de Rabat: la mateixa qüestió de la pesca, Ceuta i Melilla, l'opinió àrab sobre l'«espanyolitat» de les Illes Canàries, les vendes d'armes a l'exèrcit marroquí, el suport del Marroc a les pretensions sobre Gibraltar... i de propina, 35.000 milions de pessetes que la societat marroquina Fosbucraa deu a l'INI

L'altra cara de la moneda són el ministre d'Agricultura, Carlos Romero, i el conseller d'Agricultura de la Generalitat Valenciana, Lluís Font de Mo-



El problema fonamental: i per què van a Europa productes agrícoles del Magrib?

ra. Tots dos opinen que la circulació dels productes marroquins per carreteres espanyoles és legítima, però no s'hauria d'autoritzar fins que els productes espanyols no tinguin el mateix tracte aranzelari que els del Marroc en el mercat europeu.

Com dèiem abans, encara que l'Estat espanyol és un país comunitari, de moment, les exportacions de taronges del País Valencià al Mercat Comú continuen pagant aranzels, drets de duana, que cada any disminueixen. Les taronges paguen ara un aranzel del 9,6 per cent del preu de l'exportació, i progressivament aquest percentatge baixarà fins a zero l'any 1996. En canvi, els productes marroquins i els dels altres països del Magrib tenen, en aquest cas, un tracte més bo que els espanyols, perquè la política mediterrània de la Comunitat els afavoreix: així, resulta que ara les taronges del Marroc només paguen un aranzel del 4 per cent, que també anirà disminuint fins a zero.

Brussel·les falla

Al principi, Madrid va intentar que la negociació del nou acord pesquer amb el Marroc la portés a terme la Comissió Europea des de Brussel·les. L'argument era clar: l'Estat espanyol ja és part de la Comunitat i l'acord pes-

quer afecta directament la política comunitària en aquest camp. De retruc, Madrid s'escapava dels temuts xantatges marroquins i deixava la qüestió en mans d'un negociador més fort i menys vulnerable.

Però Brussel·les no havia demostrat cap interès a resoldre la qüestió abans del primer d'agost, abans que caduqués l'anterior acord hispano-marroquí sobre pesca. El govern espanyol va adonar-se que a l'hora de la veritat no hi hauria llicències de pesca per als set-

cents vaixells andalusos si no s'afanyava, amb el risc consegüent que es produïssin incidents incòmodes si les patrulleres marroquines començaven a metrallar pesquers a tort i a dret. I en un gest de bona voluntat, va cedir en la qüestió dels cítrics.

^Per què Brussel·les, podent-ho fer, no va fer res? La política mediterrània de la Comunitat depèn, no per casualitat, d'un comissari francès: el vell polític parisenc Claude Cheysson, que des dels anys cinquanta ha estat relacionat amb la política francesa en les antigues colònies del Magrib. Encara avui dia la colonització econòmica, tecnològica i cultural del Marroc, Algèria i Tunísia per part de França és evident, i ho serà encara durant molts anys.

La política mediterrània i França

La política agrària i la política mediterrània de la Comunitat han afavorit molt de temps les exportacions marroquines al Mercat Comú de productes agrícoles mediterranis (taronges, clementines, tomàquets) i les vendes comunitàries al Marroc dels productes continentals que no té (cereals, llet i carn). Però des de l'ingrés d'Espanya i Portugal a la Comunitat, els Dotze es converteixen de colp i volta en autosu-

ficients en productes mediterranis, i les compres al Marroc perden el sentit.

Això no obstant, els compromisos europeus amb el Magrib obliguen la Comunitat a continuar comprant productes agrícoles a aquests països, obligació que serveix de passada perquè el Magrib continuï comprant a la Comunitat els productes continentals que no té. Però no a Espanya ni a Portugal, que també són deficitaris en cereals, carn i llet, sinó a França. Vet aquí com França es beneficia que el Magrib, i sobretot el Marroc, continuï exportant productes agrícoles a Europa.

La preferència comunitària: «connais pas»

«Nosaltres —diu Pep Pérez, de la Unió de Llauradors i Ramaders del País Valencià— no hem de continuar pagant els plats trencats de França al Magrib». Els agricultors valencians ja tenen la sensació de contribuir al desenvolupament dels països del Magrib quan paguen uns aranzels més alts que els seus competidors nord-africans, i no els calia l'afegit del pas dels productes marroquins per davant dels seus nassos.

La Unió de Llauradors pregunta: «iOn és la preferència comunitària?» En teoria, qualsevol país del Mercat Comú té prioritat a l'hora de vendre els seus productes, però en aquest cas això no serà així per a l'Estat espanyol fins el 1996. «iOn és —insisteix el sindicat del camp— la lliure circulació de mercaderies?» França, el país que per omissió té més a veure amb aquest problema, no permet la lliure circulació de les verdures espanyoles pel seu territori.

Els avantatges per a Marroc de poder transportar per carretera els seus productes són més capacitat comercial, agilitat i competitivitat. El transport actual, per mar, és més econòmic, però només és apte per a grans quantitats. Actualment, les mercaderies ixen dels ports atlàntics de Casablanca, Agadir i Safi cap a Marsella o cap a Rotterdam o Calais. Això continuarà sent així, però, a més, els exportadors marroquins passaran camions carregats de taronges per l'estret, des de Tànger a Algesires, i els enviaran cap al nord quan l'oportunitat comercial o el volum de les exportacions no ho permetin fer per mar.

Això és el començament

La pressió a què els últims anys estan sotmesos els agricultors valencians per la competència del Magrib té tot

l'aspecte de continuar i fins i tot d'estendre's a altres sectors econòmics dels Països Catalans. Si Algèria basa el seu desenvolupament en el petroli, el Marroc i Tunísia han apostat per l'agricultura i per una industrialització basada en el tèxtil i el calçat.

Vet aquí per què des del nord d'Àfrica es veu l'ampliació de la Comunitat com un fre a les exportacions tradicionals i un fre, per tant, al desenvolupament. Aproximadament el 70 per cent de les vendes del Marroc al Mercat Comú són de productes coincidents amb els que exporta l'Estat espanyol, i el 60 per cent en el cas de Tunísia.

Tunísia exporta oli d'oliva i dàtils; el Marroc, taronges, clementines, vi, tomàquets. Sembla fet expressament. Tots dos països tenen també una indústria tèxtil, de la confecció i del calçat en expansió. Probablement, a part d'Israel i Grècia, en tot el Mediterrani no hi ha dues regions on coincideixin tants sectors productius com al Magrib i els Països Catalans.

INDIGNACIÓ A PEU DE CARRETERA

«No passaran»

«No passaran», diuen els agricultors valencians. Els productes marroquins amenacen, des d'aquest punt de vista, el futur de les exportacions al mercat europeu. La indignació i la preocupació són, en aquests moments, sentiments generalitzats al camp valencià.

Josep Ramon Lluch

Els ànims estan ben calents. El sentiment que té més capacitat d'aplegar la gent enfront d'un enemic o una amenaça és el de sentir-se víctima d'un greuge comparatiu. I el camp valencià se sent ara venut, bescanviat barat a res, posat en venda a saldo davant el pas dels productes hortofrutícoles i cítrics marroquins per les carreteres del país, en trànsit cap a les fronteres europees.

«No passaran. No consentirem que camions carregats de tomaques, pebres o taronges del Marroc passen per davant dels nostres nassos i afonen els preus dels mercats europeus. No passaran mentre no es modifiquen les actuals barreres aranzelàries que afecten els productes procedents del Marroc, i que són tres vegades inferiors a les que graven els nostres productes»—adverteixen els llauradors valencians.

J. M. Tarazona, representant de la Unió de Llauradors i Ramaders del País Valencià al si del Comitè de Ges-

La diferència és que mentre els Països Catalans són una regió «rica» dins la Comunitat, o almenys dins els països comunitaris mediterranis, el Marroc —a part del cas d'Algèria— viu de les vendes tradicionals a Europa i dels ajuts econòmics de la Comunitat, els Estats Units i l'OPEP. Si algun d'aquests punts falla, la cada vegada més fràgil estabilitat social d'aquests països pot decantar-se, i això ho saben tant els governs de Rabat i Tunis, de Hassan II i Bourguiba, com la mateixa Comunitat. L'economia marroquina i tunisiana, en uns moments de creixement demogràfic i de tornada a casa dels qui havien anat a treballar a Europa a causa de l'atur, no pot permetre's cap respir. I la Comunitat s'estima més un Magrib estable que una invasió de musulmans buscant feina. Per això, Hassan II sap el que es fa quan demana que el Marroc sigui membre de la Comunitat Europea. Per això, el cas dels cítrics potser només és el començament.



Una imatge que pot arribar a veure's en carreteres valencianes.