

Les relacions comercials entre els territoris del sud de l'estat francès i l'estat espanyol es desinflen. Bèlgica i Alemanya, gràcies a unes connexions viàries i ferroviàries potents, han reorientat l'especialització d'aquestes regions del sud, que fa temps que miren cap al centre econòmic d'Europa. Ho conclouen dues investigadores de Barcelona i París en un estudi al qual ha tingut accés EL TEMPS.



## El nord roba operacions comercials al sud

**E**ls colls d'ampolla a les carreteres que connecten Catalunya amb Catalunya Nord i més territoris fronterers del sud de l'estat francès, i la inexistència del TGV i d'una línia d'ample europeu per a mercaderies fins a la frontera han passat factura a les relacions econòmiques entre aquests territoris, tradicionalment molt riques. De manera que els avantatges que en teoria econòmica es dedueixen de la proximitat geogràfica i de valors

suplementaris com l'afinitat cultural i social no han estat suficients per a frenar l'embranchida comercial del sud de l'estat francès amb Bèlgica, Alemanya i el Regne Unit. Aquests tres estats s'han beneficiat de la integració econòmica i la millora constant de les infraestructures de transport entre aquests territoris.

Miren Lafourcade, investigadora de la Paris School of Economics, i Elisenda Paluzie, doctora en Economia per la UB, han analitzat si el procés europeu

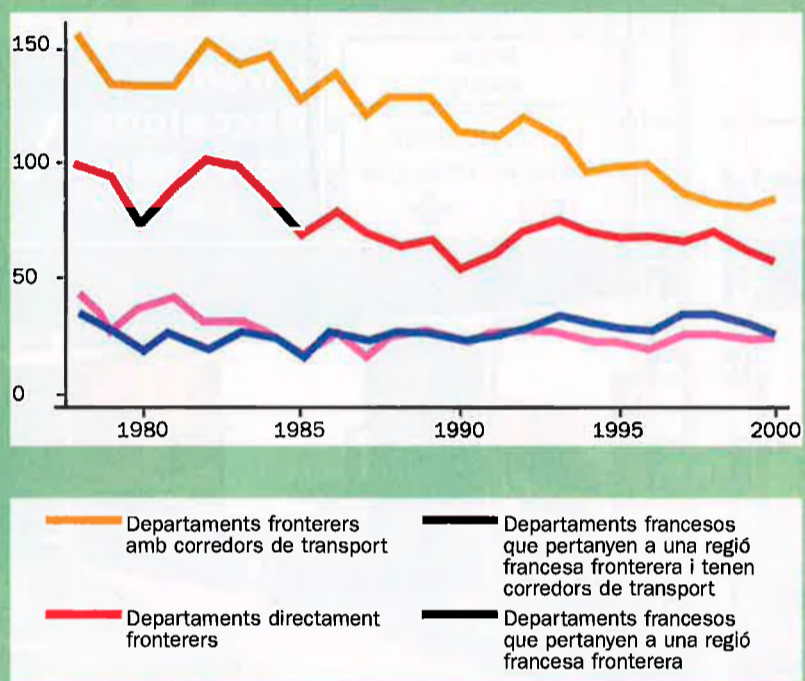
d'integració econòmica ha canviat la geografia del comerç a França, amb una atenció especial als fluxos comercials dels departaments francesos fronterers amb els estats veïns –estat espanyol, Itàlia, Bèlgica–, i si aquesta integració pot orientar els fluxos comercials en profit o en detriment d'aquests departaments fronterers. L'estudi, *European integration, FDI and the geography of french trade* ('Integració europea, FDI i la geografia del comerç francès'), ha estat finançat pel programa Predit del Ministeri de Transports francès, i actualment es troba en procés de revisió a càrrec d'una revista acadèmica internacional.

L'historial de dades amb què s'ha dut a terme la investigació va des de l'any 1978 fins a l'any 2000, de manera que inclou qüestions tan rellevants com

l'entrada de l'estat espanyol a la UE el 1986 i el Tractat de Maastricht de 1992. El punt de partida és el model de gravetat, un model molt senzill en economia internacional que explica les importacions i les exportacions entre dos territoris segons la mida econòmica (PIB) i la distància física entre si. Així doncs, segons aquest model, territoris més rics comerciaran més, però aquestes relacions disminuiran proporcionalment a la distància que els separi. Les dues investigadores han aplicat aquest model a les regions econòmiques franceses que fan frontera amb algun estat. L'objectiu, tal com explica Elisenda Paluzie, és "determinar si els departaments fronterers comercien més amb els estats veïns que no pas amb departaments francesos més allunyats geogràficament. El volum d'intercanvis comercials pot dependre només del PIB i la distància, però també d'efectes suplementaris com la proximitat cultural i els gustos. Volem determinar si els efectes positius de la integració econòmica són sempre més intensos a les regions frontereres i si, d'una altra banda, es detecta que l'obertura del comerç a l'exterior pot tenir un impacte negatiu motivat per la competència exterior que s'instal·la en aquella regió". En el cas concret de Catalunya, no hi ha dades segregades de comerç amb el Llenguadoc-Rosselló i l'euroregió que permetin de fer-ne una anàlisi concreta, però la investigadora catalana destaca que bona part de les relacions comercials que manté l'estat espanyol amb aquesta regió provenen de Catalunya.

**Molt més comerç del previst.** Fent l'anàlisi comparada de la balança comercial dels territoris fronterers i interiors de l'estat francès respecte als estats veïns –les xifres es refereixen al conjunt de cada estat–, es confirma que el model de la gravetat té moltes excepcions: "Durant el període 1978-2000, les regions frontereres franceses han comerciat amb els estats veïns un 72% més que no haurien de comerciar si només tinguéssim en compte els paràmetres del PIB i la distància física", destaca Paluzie. Les investigadores conclouen que el conjunt dels territoris fronterers tenen un efecte diferencial positiu: "Presenten una oferta molt més especialitzada i comercien molt més

**Canvis en les relacions comercials de les regions frontereres de França per grups de països veïns**



### El punt de partida de la recerca

Paluzie i Lafourcade són especialitzades en nova geografia econòmica, una línia d'investigació que es planteja com influeix la integració econòmica europea en la localització de la indústria i les desigualtats regionals, en el context de les regions frontereres de França. Les poques investigacions que s'han dut a terme en aquest àmbit es concentren a l'Amèrica del Nord. Els processos de liberalització dels intercanvis engegats pels Estats Units, el Canadà i Mèxic, que es van materialitzar el 1994 amb l'entrada en vigor del Tractat del Lliure Comerç de l'Amèrica del Nord (NAFTA), van conduir a canvis substancials de l'estructura dels intercanvis dins d'aquests països i entre si. L'investigador Gordon Hanson ha aprofundit aquests efectes i, en un estudi que analitza el període 1996-2001, remarca el paper de les anomenades *maquiladores* –centres de treball l'activitat dels quals es concentra en el muntatge, la transformació i la reparació de components destinats a l'exportació– en el desenvolupament de les regions situades a banda i banda de la frontera de Mèxic amb els Estats Units. Segons Hanson, aquests centres de treball han contribuït decisivament a reduir les desigualtats entre les regions frontereres, i han creat una gran regió industrial en els eixos San Diego - Tijuana i Texas-Monterrey, que ha beneficiat tant el nord de Mèxic com el sud dels EUA, tradicionalment poc industrialitzat i pobre.

A partir d'aquesta referència, les dues investigadores es van proposar de traslladar l'anàlisi als departaments francesos i els estats membres de la UE amb què fan frontera per determinar els efectes de la integració. Inicialment, el projecte d'investigació pretenia la mateixa anàlisi per al cas de l'Estat espanyol, però la manca de dades rellevants per a l'estudi va fer que Paluzie i Lafourcade centressin l'anàlisi només en el cas francès.



amb els estats veïns que no una regió mitjana que no sigui fronterera, i aquest sobrecomerç és molt més gran que no fa preveure el model de gravetat.”

Paluzie i Lafourcade també han posat de manifest que aquest sobrecomerç s'explica en part perquè en aquests territoris fronterers hi ha inversió estrangera directa dels estats veïns. Aquest fet es compleix en el cas de les zones fronteres de l'estat francès amb Bèlgica i Alemanya, on hi ha una gran acumulació de capital belga i alemany, però no passa en el cas de l'estat espanyol. Tal com explica Elisenda Paluzie, “la inversió estrangera directa espanyola a França es concentra sobretot als departaments francesos fronterers amb Alemanya i, en general, a tot el nord d'Europa, mentre que a les regions més properes, les del Pirineu basc francès o la Catalunya Nord, hi té una presència molt més fluixa”. Aquesta situació, a parer de la investigadora catalana, pot ser una de les causes que expliquen que aquests territoris del sud hagin reduït l'especialització comercial amb l'estat espanyol, a més del fet que el Llenguadoc-Aquitània es considera com l'Andalusia espanyola, és a dir, un territori poc industrialitzat.

**L'excepció espanyola.** Però quan s'analitza l'evolució del diferencial de sobrecomerç, un 72% per a tot el període, es descobreix que al principi del període estudiat era molt més elevat, i que amb el pas dels anys s'ha anat reduint. “És un resultat estrany. Quan ho hem aprofundit més, hem detectat que, en realitat, el comerç de les regions fronteres franceses amb Bèlgica i Alemanya no ha disminuït, sinó que han comerciat molt més i, a més, la tendència s'hi manté creixent. En canvi, aquest diferencial positiu s'ha reduït dràsticament en el comerç de les regions fronteres franceses amb l'estat espanyol i Itàlia”, afirma Elisenda Paluzie.

Les investigadores treballen amb dues causes bàsiques per a explicar aquesta excepció del cas espanyol i italià. D'una banda, destaquen que, malgrat que hi hagi hagut una integració econòmica i s'hagin suprimit els aranzels, les infraestructures de comunicació a banda i banda dels Pirineus, per carretera i per ferrocarril, continuen essent pràcticament iguals que el 1978, un fet que allunya regions molt properes. Paral·lelament, la comunicació del sud de l'estat francès amb el

nord i les connexions amb Alemanya i Bèlgica, tant per carretera com per la xarxa de ferrocarrils, amb un xarxa de gran velocitat francesa molt radial que connecta París amb les grans ciutats franceses, “han afavorit una reorientació del comerç de les regions del sud francès cap al centre econòmic europeu, Bèlgica i Alemanya, i s'ha perdut aquella orientació de les regions franceses fronteres cap a Itàlia i l'estat espanyol”, asseguren les autores de l'estudi. Per bé que no disposen de dades separades d'Itàlia i l'estat espanyol, consideren evident que en el cas espanyol els efectes són força més negatius.

Aquesta situació s'agreuja pel fet que el procés d'integració europeu ha motivat una concentració molt forta de l'activitat al centre econòmic d'Europa, que es coneix per *hot banana* (sud d'Anglaterra, nord de França, Bèlgica, Alemanya, Piemont italià i Milà), l'àrea més desenvolupada en termes comercials i més pròpera als territoris més rics d'Europa.

Un exemple clar de la reorientació que hi ha hagut en l'especialització comercial d'algunes regions aquests darrers anys és Tolosa, que no presenta cap mena d'especialització amb l'estat espanyol, tot i que és el centre de l'aeronàutica. Com a seu del consorci d'Airbus, amb una participació britànica, alemanya i francesa i una presència espanyola mínima, les seves relacions comercials apunten directament a Alemanya, tot i que la distància física que els separa és molt més gran que Catalunya, per exemple. De nou, les infraestructures de transport deficientes apareixen com una de les causes principals d'aquesta distància comercial, afegida a una frontera gens porosa amb la part més septentrional dels Pirineus. Anar de Tolosa a Barcelona requereix més temps que anar a Alemanya, perquè cap a Alemanya hi ha gran velocitat i connexions viàries ràpides.

Catalunya i més territoris de l'estat espanyol han tornat a perdre una oportunitat de creixement per la manca d'infraestructures adients, i han quedat una mica més allunyades d'Europa i del seu cor econòmic.

*Gemma Aguilera*