


Setge a la internacionalització catalana



Encetada la transició, Catalunya superava la comunitat de Madrid de 9 punts de PIB 'per capita'. Avui, Madrid la supera de 18 punts. Què ha passat? Madrid és, per voluntat de l'estat, l'única capital política, econòmica i financera. Reneix amb força el proteccionisme madrileny, que malda perquè l'economia catalana no s'internacionalitzi i es continui sotmetent al mercat espanyol. AENA, la recentralització dels ports i el bloqueig al corredor mediterrani són les principals armes. Però l'economia espanyola quedarà encara més tocada si no s'internacionalitza. Només cal mirar la resta del món.



Es revifa el proteccionisme madrileny



La nova llei de ports pactada per PP i PSOE recentralitza competències i resta marge de gestió a les autoritats portuàries de cada territori.

L'estat espanyol somnia ser França, i Madrid, París. Tot és al servei d'aquesta causa, i tant se val si perjudica les economies exportadores com Catalunya. I, de passada, vol sotmetre els altres territoris a la captivitat del mercat interior.

“Antes alemana que catalana”, “Nunca, nunca, nunca, seré empleado de ‘la Caixa’”. La presidenta de la Comunitat de Madrid, Esperanza Aguirre, i l'ex-president d'Endesa, Manuel Pizarro, expressaven així el seu rebuig a una possible OPA de la catalana Gas Natural sobre l'elèctrica espanyola. Era l'any 2006, i avui, quatre anys després, Endesa és una empresa de capital italià. Els càrrecs directius espanyols s'han esfumat i les decisions es prenen a Roma. L'estratègia dels polítics i empresaris madrilenys per a protegir el *campió nacional* de les urpes

dels catalans van donar els seus fruits, tot i que el campió, finalment, ha acabat esbudellat per uns altres. Però els reiterats intents de l'*establishment* econòmic i polític que viu de l'estructura de l'estat per a frenar l'expansió de l'economia catalana –i de retruc, i més important per a ells, la projecció de Catalunya com a país–, han donat fruits que compensen amb escreix la pèrdua d'un *campió nacional*.

Es revifa el proteccionisme madrileny expressat en la voluntat de l'estat, i especialment d'una comunitat de Madrid que s'alimenta dels beneficis que comporta ser la capital, de retenir

Catalunya en una dependència del mercat interior espanyol. Les xifres de tots els organismes oficials ratifiquen que Catalunya és la capital industrial i exportadora de l'estat espanyol, mentre que la comunitat de Madrid ho és dels béns i serveis relacionats amb la seva condició de capitalitat. És a dir, que Catalunya mira al món i Madrid es mira el melic i tot allò que ofereix és pensat per a ser venut al mercat interior espanyol. L'economia madrilenya es basa, doncs, en béns i serveis que tenen a veure amb les estructures d'un estat i, per tant, no són atractives per a l'ex-

portació. La comunitat presidida per Esperanza Aguirre, però, ha girat una truita que fa una dècada que situava Catalunya també al capdavant de les vendes als altres territoris de l'estat espanyol. El 2008, segons dades de Funcas, Madrid era el territori que més venia i el que menys comprava, una situació econòmica ideal per a liderar el mercat interior. Però la globalització i els efectes de la crisi econòmica i financera internacional només ofereixen un camí a les economies: la internacionalització.

En aquest escenari és evident que, mirant-ho amb racionalitat econòmica, l'estat necessita que el seu motor industrial tingui una economia internacionalitzada que arrossegui les altres economies en la mateixa direcció. Encara més quan els mercats interiors tendeixen a perdre pes en la configuració del PIB d'un territori.

L'Espanya diferent, de nou.

Doncs no. Aquest estat torna a navegar a contracorrent i subordina les infraestructures pròpies d'una economia internacionalitzada als interessos i al comandament de Madrid, una economia de perfil regional. L'objectiu és clar: si durant dècades el catalanisme havia defensat el proteccionisme i el mercat espanyol com la seva gran esperança i seguretat de progrés, ara és a Madrid i a molts més territoris de l'estat espanyol on sembla que els convé mantenir aquesta estructura econòmica blindada al mercat interior, precintant les vies de sortida a l'exterior de l'economia catalana per garantir que l'economia madrilenya, un simple annex de la de l'estat, no faci aigües.

Fet i fet, es tracta d'una competència deslleial de l'estat respecte a Catalunya –i a més territoris com el País Valencià– que es visualitza des de fa molts anys. Sobretot a partir de les privatitzacions del govern Aznar, es va anar cultivant una alta economia basada en els grans poders bancaris concentrats, els grans poders mediàtics i el creixement de l'estat del benestar, però l'afavoriment de la capitalitat econòmica de Madrid ja es començà a bastir el 1982, la imposició de les cotitzacions generalitzades van

produir un esclat de diners a la caixa central, un creixement espectacular dels funcionaris i de les empreses públiques. Tot, és clar, concentrat a la capital.

Ara bé, d'aleshores ençà, moltes qüestions cabdals per a una economia han anat en la direcció no prevista. Els tradicionals esquemes de relació econòmica Catalunya-Espanya s'han capgirat a partir de la modernització de Madrid i de la nova economia mundialitzada. Les regles de joc de la UE, les noves tecnologies, els grans mitjans de comunicació, les noves empreses privades o la nova immigració són avui elements cabdals en la societat i l'economia que obliguen a canviar velles normes de funcionament.

El pacte de la transició havia establert un acord no escrit entre els polítics de Madrid i els senyors de Barcelona, segons el qual Catalunya seria la capital econòmica de l'estat espanyol, atenent

la seva vocació industrial i productiva, mentre que Madrid en seria la capital política. Però l'estat de les autonomies –el mateix que Zapatero considerava enllestit ara fa pocs mesos, i no pas per voluntat d'avançar cap al federalisme que prometia el 2004– ha donat uns fruits ben diferents. Les dades de l'administració general de l'estat posen de manifest tres circumstàncies que delaten el trencament del pacte. En primer lloc, l'any 1980, el PIB *per capita* de Catalunya era 9 punts superior al de Madrid; i el 2006, era la comunitat madrilenya que avantatjava Catalunya de 18 punts. En segon lloc, a principi dels 80, tots dos territoris tenien un nombre semblant de seus de grans empreses, mentre que avui Madrid en té el triple que Catalunya. I finalment, Madrid s'ha mantingut des d'aleshores en el doble de Catalunya quant al pes de l'administració pública des de l'any 1980.



La descentralització de la gestió dels aeroports d'AENA és un miratge. Per al proteccionisme madrileny, potenciar Barajas i limitar el Prat és vital per a frenar la internacionalització de Catalunya.



EEF **L'estat espanyol fa anys que va trencar el pacte no escrit de la transició segons el qual Barcelona seria la capital econòmica i Madrid, la política.**

El discurs clàssic d'una Espanya endèmica i improductiva, que lligava moralment la classe política catalana al mercat espanyol i feia acceptar de bon grat el suposat sistema de solidaritat interterritorial, ja no és vàlid. Avui Espanya té una economia més dinàmica que no pas la catalana, com demostren les xifres abans especificades, sobretot gràcies al sector financer i administratiu. També és un fet que Madrid i més regions presenten un creixement del PIB superior a Catalunya, juntament amb la pèrdua de poder adquisitiu de les famílies catalanes –i de la resta dels Països Catalans–, mentre que a la comunitat de Madrid la renda bruta de les llars es manté pràcticament intacta durant la darrera dècada (vegeu gràfic a la part inferior de la pàgina).

L'efecte rebot. Però una economia tancada fronteres endins té escasses probabilitats d'èxit. I l'espanyola no en serà cap excepció. Per això resulta xocant que si les dades oficials, incontestables, dibuixen una Catalunya capital industrial i exportadora de l'estat espanyol i confirmen les greus dificultats exportadores de la resta d'economies –tret d'excepcions com la valenciana o la basca, que rutllen prou bé–, determinats sectors polítics i econòmics del PSOE i el PP s'entestin a entrebançar la internacionalització de l'economia catalana.

El degà del Col·legi d'Economistes de

Catalunya, Joan B. Casas, posa de manifest que la concepció d'infraestructures de tota mena a l'estat espanyol “continua tenint Madrid com a gran nucli econòmic, financer i polític d'Espanya, una concepció que els darrers anys s'ha intensificat malgrat que sobre el paper es desenvolupava l'estat de les autonomies”.

Casas remarca que la conseqüència d'aquesta política és “la limitació de la capacitat exportadora de Catalunya, que l'arrossega a una dependència més gran del mercat espanyol, precisament l'objectiu d'aquest proteccionisme mal entès que practica Madrid”. Mal entès perquè, si es limita la capacitat exportadora d'una economia que és puntal de l'estructura econòmica espanyola, “els efectes negatius sobre el conjunt es fan visibles de seguida, més encara quan totes les economies són globalitzades i els mercats interiors perden pes progressivament”.

Casas –autor del llibre *L'Euram: centre o perifèria? Una perspectiva econòmica* (Edicions 3i4)– també alerta del component polític d'aquesta concepció radial de les infraestructures: “Aquests últims temps s'ha fet més evident el conflicte entre una determinada visió d'Espanya i les aspiracions de Catalunya, i això fa créixer el recel i les ganes que Catalunya no avanci cap a posicions secessionistes. Aquest rebuig respecte a l'evolució política de Catalunya és present en tota la configuració d'infraestructures, a tots els nivells en què l'estat sigui implicat.”

Els ports, AENA i el corredor.

Les evidències més tangibles que la maquinària de l'estat resta exclusivament al servei de Madrid els trobem en la gestió aeroportuària i el bloqueig històric del corredor mediterrani. És

Renda bruta de les llars per habitant

(diners i espècies, a preus constants)
Estat espanyol=100

	any 2000	any 2008	variació
Catalunya	110,0	102,3	-7,7
País Valencià	94,9	90,1	-4,8
Illes Balears	111,5	98,4	-13,1
C. de Madrid	118,3	117,7	-0,6

El concepte de progressivitat en la solidaritat interterritorial s'esvaeix en el cas dels Països Catalans, els territoris que han perdut més renda per habitant al període 2000-2008. Per contra, Madrid, que suposadament pateix una gran espoliació fiscal, manté pràcticament intacte el seu índex, 15 punts superior a Catalunya, 19 més que les Illes i 27 més que el País Valencià.

així com es barren les tres portes de sortida de mercaderies a l'exterior per terra, mar i aire.

El cas més recent és el dels ports. L'any 1998, CiU va pactar amb el govern espanyol del PP un avenç important en l'autonomia de les autoritats portuàries mitjançant una gestió professionalitzada i de proximitat, arrelada als respectius entorns socio-econòmics i que millorava notablement els ports de Barcelona, Tarragona i València. Però l'any 2003, el PP va reforçar les atribucions de Ports de l'Estat, i van augmentar significativament les intromissions en la gestió ordinària dels ports. Es feia un pas enrere gravíssim per als interessos de les economies catalana i valenciana.

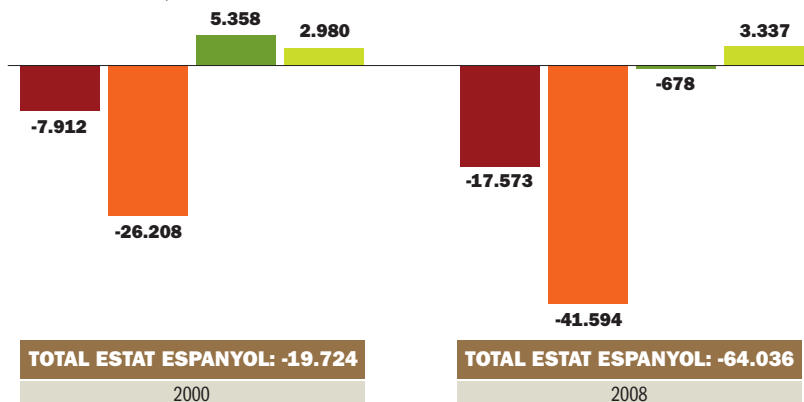
Ara, el maig del 2010, ha arribat l'estocada final fruit d'un pacte PP-PSOE. La nova llei de ports retalla autonomia a les autoritats portuàries. Deixa a mans de Ports de l'Estat l'aprovació de les noves inversions, perquè s'obliga a incorporar aquestes obres en plans que aprova aquesta entitat, es concreta l'aprovació del pla director de cada port per part del Ministeri de Foment, a proposta de Ports de l'Estat, i amplia la capacitat del govern espanyol a recórrer contra qualsevol acord que adoptin els òrgans de govern de les autoritats portuàries, entre més novetats.

A més a més, estableix un sistema de tarifes que castiga l'economia productiva, perquè atorga una alta bonificació a les terminals portuàries que executin percentatges més alts de contenidors en trànsit, i per tant, castiga aquells ports que hagin treballat per convertir-se en puntals de l'exportació.

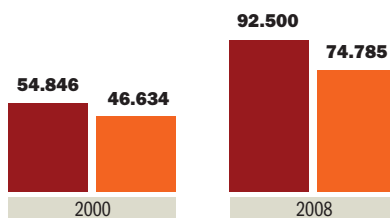
En vista d'aquesta nova LOAPA, sembla complicat que els ports de Barcelona i València puguin bastir una estratègia per atreure mercaderies del continent asiàtic i convertir-se en la porta d'entrada d'aquest gran mercat a Europa. Competir amb la resta de ports europeus, on la gestió és totalment a mans dels ens més pròxims al territori, públics i privats, esdevé impossible quan les decisions estratègiques es prenen a centenars de quilòmetres i de manera conjunta per a tots els ports.

Els efectes del proteccionisme madrileny

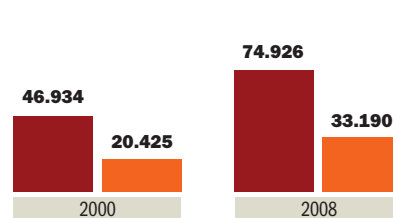
SALDO D'OPERACIONS AMB L'ESTRANGER
(en milions d'euros)



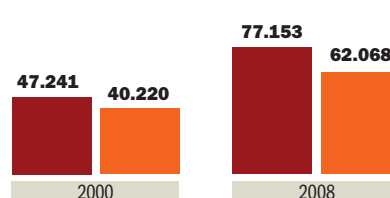
IMPORTACIONS ESTRANGERES DE BÉNS I SERVEIS
(en milions d'euros)



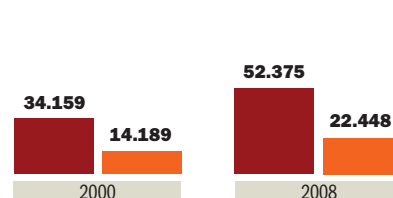
EXPORTACIONS DE BÉNS I SERVEIS A L'ESTRANGER
(en milions d'euros)



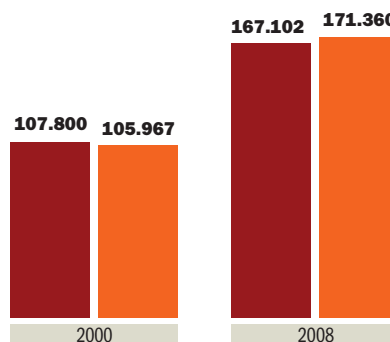
IMPORTACIONS DE MERCADERIES DE L'ESTRANGER
(en milions d'euros)



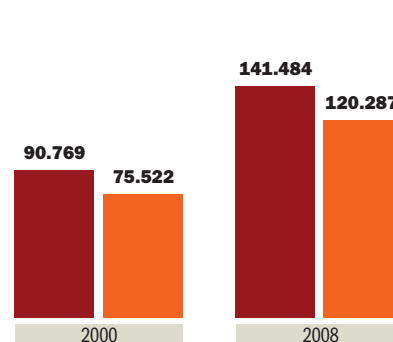
EXPORTACIONS DE MERCADERIES A L'ESTRANGER
(en milions d'euros)



VENDA DE BÉNS I SERVEIS A ALTRES PROVÍNCIES
(en milions d'euros)



COMPRA DE BÉNS I SERVEIS A ALTRES PROVÍNCIES
(en milions d'euros)



■ Catalunya ■ Madrid ■ País Valencià ■ Illes Balears

Font: Balanç econòmic i regional 2000-2008 de FUNCAS

Les xifres demostren que Catalunya segueix essent la capital industrial i exportadora de l'estat, mentre que la Comunitat de Madrid ho és en béns i serveis per al mercat interior. Madrid és el territori que més ven a altres comunitats. També es desmenteix que el principal responsable del dèficit comercial espanyol sigui Catalunya, queda palès que és la Comunitat de Madrid.



Vois intercontinentals, grans inversions sobre el territori i proximitat al poder financer i polític espanyol són els atractius que ha bastit l'estat per atreure multinacionals i bancs.

Barajas, centre del món. La gestió dels aeroports ha estat sempre una arma punyent per a frenar les aspiracions catalanes, tant per a l'economia exportadora com per a atreure negoci internacional. L'onada federalista de Zapatero va arribar a prometre una descentralització de la gestió, tèbia, això sí, que permetia de fer algun petit pas endavant per aprofitar més el potencial intercontinental de l'aeroport del Prat. Però tot just fa dos mesos, el ministre espanyol de Foment barrava el pas a qualsevol aspiració anunciant que no hi ha descentralització. Barcelona continuarà subordinada a

l'estratègia internacional de Barajas, i l'organisme central i d'arrel centralista AENA, continuarà permetent que Iberia controli la planificació i la gestió de l'aeroport català, malgrat que ha instal·lat tota la seva potència a Madrid i ha deixat el Prat com una plataforma regional totalment residual.

El corredor marginat. En logística, la sortida més econòmica i més ràpida és el ferrocarril. I Madrid ho sap prou bé. El bloqueig històric al corredor mediterrani ha donat fruit. Avui, exportar a Europa esdevé una odissea per a una empresa valenciana o catalana. Tra-

vessar el coll d'ampolla de la frontera amb l'estat francès per carretera és car, perquè el trajecte és farcit de peatges, i costós en qüestió de temps, perquè la carretera va saturada. Les vies de tren serien la solució econòmica i ecològica més clara, però l'amplada de via ibèrica obliga els combois de mercaderies a perdre massa temps a l'hora de fer els canvis necessaris per a adaptar-se a les infraestructures internacionals. En aquest cas, l'estat ho ha vist clar. Ni un euro invertit al corredor mediterrani. Això sí, adquireix força la possibilitat de gastar quantitats ingents de diners a la Travessia Central dels Pirineus, que converteix Saragossa en el centre logístic de l'estat, malgrat que la seva indústria i la dels voltants tingui un pes ínfim en les exportacions espanyoles.

Tot per a perjudicar Catalunya?

A parer del catedràtic d'economia aplicada de la UB Germà Bel, la situació de marginalitat de les infraestructures abans enumerades és conseqüència lògica "del patró de fons de l'economia i la política espanyola des de fa tres segles, que consisteix a fer una Espanya com França i una ciutat de Madrid com París". A partir d'aquí, relata, "Madrid no es lleva amb la intenció de perjudicar Catalunya, sinó de complir aquest objectiu" i, en aquest escenari, "és prioritari Barajas i no el Prat; la travessia de l'Aragó que passa per Madrid i no el corredor mediterrani; els trens de mercaderies de Ciudad Real i no els de Tarragona".

Germà Bel remarca que, malgrat que no hi ha una voluntat perjudicadora, "és evident que aquest model perjudica les expectatives econòmiques de la resta de territoris, especialment la valenciana i la catalana, perquè les polítiques centralistes en infraestructures són contràries a les economies exportadores". Aquest patró de l'economia espanyola és, a parer d'aquest acadèmic, una de les principals causes que expliquen el fracàs de l'economia espanyola els darrers anys.

Respecte al corredor mediterrani, el degà del Col·legi d'Economistes de Catalunya coincideix amb Germà Bel i lamenta que, "tot i que és evident la rendibilitat i la utilitat del mediterrani, les pressions pel corredor central que

passa per Madrid i Saragossa són brutals. És un cas claríssim de la tendència absolutament decidida de convertir Madrid en el gran nucli central de l'economia espanyola en detriment de Catalunya”.

En una línia molt similar a Bel, el professor d'Economia del IESE Antoni Argandoña argumenta que “no té gaire importància si les exportacions espanyoles es fan des de Madrid o des de Barcelona”, tot i que considera que el fet de no facilitar l'exportació “perjudica a curt termini l'economia regional, però sense tenir una gran repercussió sobre el nivell d'economia real espanyola”. Per a Argandoña, no hi ha cap motiu per a pensar que des de Madrid s'ordeix un pla per limitar les exportacions catalanes i fer així captiva la seva economia del mercat interior: “No existeix el proteccionisme madrileny, però sí que existeix una competència entre comunitats autònomes, lògicament. Tots hem d'anar a Madrid a buscar diners, i ningú no demana diners a Madrid per perjudicar Catalunya, sinó per al seu benefici. Ara, és clar que en ocasions això implica un perjudici per a Catalunya; doncs, què hi farem”, conclou.

Argandoña critica la “manca de visió de conjunt del govern central, que ha de veure què és bo per al conjunt d'Espanya, i quan deixes de tenir aquesta visió per arguments de caràcter particular, perquè això beneficia una autonomia o ajuntament que interessa per raons electorals, les coses acaben sortint molt malament i se'n ressent tota l'economia”.

Corredor mediterrani: França diu que sí, Madrid dubta

Amb els amfitrions aragonesos, el ministre de Foment espanyol, José Blanco, es va trobar atrapat en una reunió al més alt nivell amb els ministres europeus i el comissari de Transports de la UE. Enmig de la pressió aragonesa –ben abonada pel govern espanyol– perquè Madrid i Brussel·les donin prioritat absoluta a un eix central ferroviari que travessi els Pirineus per l'Aragó i margini el corredor mediterrani només per a transport de passatgers, el ministre espanyol es va trobar amb una sorpresa no gaire agradable en aquest context: el secretari de Transports francès, Dominique Bussereau, va assegurar que des de l'Elisi només es consideren dues prioritats per a unir França i la península Ibèrica, l'Atlàntic, perquè és l'únic gran eix europeu que passa per París, i la Mediterrània, perquè és l'extensió natural cap al sud del corredor del Roine. De fet, gràcies a la pressió dels territoris nord-catalans i occitans, el govern francès ja va acceptar l'any passat la construcció d'una nova línia mixta –mercaderies i passatgers– entre Perpinyà i Montpeller.

Blanco va recórrer al seu ADN gallec per mirar de sortir-se'n sense prendre gaire mal. Va dir que sí al corredor mediterrani, però sense precisar el suport del govern espanyol ni comprometre's a prioritzar-lo a l'eix aragonès, que des del 2004 forma part de la llista de xarxes transeuropees prioritàries de la UE. Malgrat les ambigüitats, el corredor mediterrani apareix a les conclusions de la cimera europea de transports. Un pas important per a obtenir, d'aquí pocs mesos, la condició oficial de corredor prioritari i rebre inversions del pressupost comunitari.

En l'angle oposat, Ramon Carner, president del Cercle Català de Negocis, denuncia que des de Catalunya, “les institucions econòmiques i polítiques continuen jugant la carta del peix al cove i les pressions estèrils. Les patronals i els poders econòmics de Catalunya han jugat sempre amb un discurs tebi i han cedit a tota mena de pressions que han perjudicat les aspiracions del nostre país”. Segons Carner, l'acte del IESE del 2007 en

què els empresaris catalans i la societat civil reclamaven a Madrid el poder de gestió de l'aeroport del Prat per a convertir-lo en un *hub* intercontinental, “és la darrera enredada a la burgesia catalana que va invertir en Spanair pensant que amb una gestió privada la companyia se'n sortiria i seria la porta de sortida al món de Catalunya, però AENA no s'ha mogut ni un mil·límetre”, denuncia el president del CCN. És per aquesta “enredada” que

Una coproducció de:

CCCB Generalitat de Catalunya Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació

Mitjà patrocinador:

el Periódico

CCCB
Montalegre, 5 - 08001 Barcelona
933 064 100 - www.cccb.org



JORDI PLAY

Spanair aspira a convertir el Prat en una plataforma intercontinental del sud d'Europa, però l'executiu espanyol manté la centralització de la gestió a AENA.

Carner considera que el diàleg i la negociació amb Espanya ja no és la via vàlida: “L’interlocutor està tancat en banda i només protegeix els seus interessos. Sense una estructura d’estat que ens permeti de gestionar les nostres infraestructures, l’economia mai no podrà ser competitiva”, sentència el president del CCN.

Catalunya fa la feina. Malgrat les traves, Catalunya i les seves empreses continuen defensant una economia internacionalitzada. De fet, el 70% de les empreses tenen relacions comercials fluides amb l’exterior. Pel que fa a l’acció de les institucions catalanes, l’executiu català desenvolupa diversos programes d’ajuda a la internacionalització, i aquest capítol figura també entre les prioritats de les cambres de comerç i les patronals catalanes. A tall d’exemple, a final de maig el Patronat Catalunya Món va organitzar un fòrum d’anàlisi del procés d’internacionalització del país, al qual van assistir

més de 1.300 representants del món polític, econòmic, acadèmic i cultural. En el discurs inaugural, el vice-president del govern, Josep-Lluís Carod-Rovira, es va referir precisament a aquells qui intentin aturar la projecció internacional de Catalunya en tots els àmbits: “El procés d’internacionalització de Catalunya i la potent política d’acció exterior de la Generalitat són irreversibles, i només des de posicions retrògrades es pot negar el dret de Catalunya a sortir al món sense filtres ni obstacles, a fer-hi negocis, a adquirir coneixement, exportar cultura o promoure-hi la cooperació”.

Bones notícies. El PIB de l’economia catalana ha registrat un creixement del 0% el primer trimestre del 2010, fita que implica l’abandonament d’un període de set trimestres consecutius de taxes negatives i d’un llarg període de recessió, segons dades del Departament d’Economia i Finances. Catalunya ja no està en

recessió, i la indústria ha estat especialment decisiva en l’inici d’aquest canvi de tendència, perquè ha tingut una caiguda moderada de l’1,7%, després de trimestres amb caigudes de més del 15%.

La forta internacionalització de l’economia catalana, molt més intensa que la d’uns altres territoris de l’estat espanyol, propicia una recuperació sustentada en la indústria, un sector que comença a beneficiar-se del més gran dinamisme de les principals economies europees, especialment d’Alemanya, primer país receptor de les exportacions catalanes.

Ara caldrà veure si la lluita de Madrid i l’estat espanyol per a assemblar-se a l’estat francès no passa una factura massa costosa a l’economia catalana. En tot cas, la metròpoli ha de començar a pensar que, sense Catalunya, serà difícil –si no impossible– arribar a ser França.

Gemma Aguilera