

# El decàleg de la competitivitat internacional

Les cambres de comerç catalanes han presentat una llista de deu punts amb mesures destinades a millorar la productivitat de la indústria catalana a l'exterior. En tot plegat, hi té un paper molt important el corredor ferroviari mediterrani.

**E**s diu popularment que el món és ple d'oportunitats. I sembla cert també quan es parla d'assumptes com l'economia, en què el món supleix les pròpies carències. És el cas, per exemple, de les exportacions catalanes, que l'any 2012 van créixer el 5% respecte a l'any anterior. Una xifra que les va situar al capdavant de les transaccions espanyoles amb el 26% del pastís, lluny del 12% de la comunitat de Madrid. Des que va començar la recessió, fent cas del proverbi xinès que diu que *crisi* també vol dir 'oportunitat', han crescut el 15%. Catalunya vol fer-se un lloc al món. Per això la internacionalització de Catalunya també comporta, necessàriament, la internacionalització de l'economia i la indústria catalanes.

Fa pocs dies, el Consell General de Cambres de Catalunya, que agrupa les cambres de comerç catalanes, va presentar la monografia "Anàlisi comparada dels factors de competitivitat a la indústria catalana", un estudi elaborat per Raül Blanco, professor d'economia aplicada a la Universitat de Barcelona i coordinador d'estudis d'economia industrial a la Generalitat, i Carme Poveda, economista encarregada del servei d'estudis de la Cambra de Comerç de Barcelona. S'inclou dins la *Memòria econòmica de Catalunya 2012*, que elabora anualment l'organització.

Els autors de l'informe defensen que la indústria té un paper fonamental tant pel que fa a la vertebració de l'economia catalana com pel que fa a la recuperació econòmica. També té molt a dir en la



La nova terminal de contenidors del grup xinès Hutchinson al port de Barcelona. Va ser inaugurada el 27 de setembre del 2012.



**El port de Qingdao, a la província xinesa de Xhandong. Les exportacions catalanes han mantingut la seva quota de mercat mundial malgrat la crisi.**

cultura del país. A partir d'aquí, Blanco i Poveda han elaborat un decàleg en què consideren els deu factors que han d'ajudar a millorar la competitivitat internacional de la indústria catalana, que exigeix inevitablement la construcció del corredor ferroviari mediterrani com a eina necessària per a la resta de mesures.

## **1. Despolititzar el sòl industrial.**

L'oferta de sòl industrial, el preu i les seves característiques són un factor clau. De les 34.000 hectàrees industrials urbanitzades de què disposa Catalunya, el principal magatzem logístic de l'Estat, n'estan desocupades entre el 30 i el 40%. "A Catalunya hi ha actualment un excés d'oferta de sòl industrial que, malgrat que se n'hagi ajustat el preu, difícilment serà absorbit en un termini curt de temps perquè una part d'aquesta oferta no s'adequa a la demanda, ja sigui per ubicació o per les seves característiques", diagnostica. Una de les solucions que planteja és canviar l'arrel del model actual de polígons industrials, que està massa vinculat amb els interessos polítics i no amb els econòmics, cosa que no garanteix els estàndards de qualitat que són necessaris.

**2. Eficiència energètica.** El preu de l'energia, especialment de l'electricitat, és un dels costos principals de les empreses industrials. L'augment constant del preu de l'electricitat es converteix en una amenaça per a la permanència i l'atracció d'inversions provinents de sectors com el químic, el metàl·lic o el

plàstic. Les polítiques del govern central, com les primes a les energies renovables o la disminució de l'aportació a l'energia nuclear, no han fet més que contribuir a augmentar el dèficit de tarifa. Mentre a Espanya el cost de l'electricitat creix a un ritme del 10% anual, a Europa ho fa a una mitjana del 3,6%. Per això és necessari introduir millores tecnològiques i canvis estructurals que portin inevitablement l'estalvi i l'eficiència energètics.

**3. Regular menys i millor.** Mentre a la Unió Europea, segons les dades actualitzades del Banc Mundial, el temps necessari per a crear una empresa és de 14 dies, a Espanya és el doble: han de passar fins a 28 dies. És un exemple pràctic per a entendre la complexitat de l'aparell burocràtic espanyol, que té unes complexes càrregues administratives i una regulació ineficient. El mateix passa en l'entorn per a fer negocis, el cost de la regulació administrativa o l'ús de l'administració electrònica, en què l'estat espanyol se situa sempre en uns nivells inferiors a la mitjana dels veïns europeus. Per això l'estudi demana un canvi de "mentalitat reguladora", és a dir: "menys normativa i de més qualitat" per a obtenir una resposta més àgil de l'administració.

**4. Obrir l'aixeta del crèdit.** Per a invertir calen diners, és a dir, finançament. Si bé el sector industrial català estava més sanejat i menys endeutat comparat amb la resta de sectors i amb la indústria espanyola, pateix, de totes maneres, la restricció del crèdit, una de les conse-

qüències de la crisi. "El crèdit és escàs i car." Per aquest motiu proposa la creació de línies específiques per al sector i l'afavoriment d'alternatives al crèdit bancari, com el capital risc o els *business angels*. "Mentre la reforma financera avança al nostre país, s'han de prendre mesures urgents per a afavorir el finançament de les empreses industrials, fonamentalment de les pimes, que són les que tenen més dificultats, i d'aquelles que tenen projectes d'internacionalització", conclou.

**5. Fiscalitat atractiva.** Espanya és un dels països de l'OCDE i de la Unió Europea amb l'impost de societats més alt. A més a més, Catalunya dins d'Espanya i, en conseqüència, també a fora és una de les zones amb una pressió fiscal més elevada. Per tant, s'ha d'abaixar l'impost de societats fins a la mitjana comunitària. No obstant això, en el context actual en què cal augmentar la recaptació per a fer front al dèficit públic, calen alternatives, com afavorir inversions amb un gran efecte econòmic, reduir els gravàmens que s'imposen als beneficis empresarials o incentivar deduccions fiscals amb externalitats positives, com les de la investigació en R+D+I.

**6. Innovació.** La indústria, si vol continuar, està abocada a la recerca i la innovació. Espanya se situa força avall de la mitjana europeu d'inversió en R+D+I, en el tercer de quatre grups possibles, el dels "moderadament innovadors". En aquest sentit, Catalunya, en el mateix rànquing que elabora la UE però per a les regions, se situa en un nivell superior, en el dels "seguidors innovadors". Hi inverteix més que l'estat. Les polítiques públiques catalanes, per una altra banda, han fet que la ciència gaudeixi de bona salut. Segons els autors, per a millorar-ho, calen esforços pressupostaris i suport a l'emprenedoria tecnològica, entre més mesures.

**7. Formació professional.** La formació és imprescindible i encara més quan un de cada dos joves és a l'atur. Els estudis indiquen que la força de treball ben formada fomenta una millora de la productivitat. D'acord amb això, proposa insistir en la formació professional, que "ha de ser una opció de qualitat". Un model dual "basat en la participació i el compromís de tots els agents públics i



El president de la Generalitat, Artur Mas, amb els presidents de les tretze cambres de comerç catalanes i el conseller d'Empresa, Felip Puig.

privats”. A més a més, s’han d’impulsar tant les enginyeries com els cicles formatius tècnics, perquè la innovació i les noves tecnologies van de bracet. “És una condició necessària una política educativa estable en el temps i protegida dels cicles polítics”, conclou referint-se als canvis constants de les lleis d’educació pels diferents governs espanyols.

**8. Estructura empresarial.** El teixit empresarial català està fonamentat sobretot en les petites i mitjanes empreses. L’any 2012, el 99,9% de les empreses catalanes tenien menys de 200 treballadors. En la indústria, hi ha més grans empreses, però tot i això, són insuficients si es compara amb els països veïns. “Cal incidir en aquells aspectes laborals, fiscals i financers que actuen com a traves a la dimensió de les empreses”, afirma. Proposa mesures que fomentin el creixement de les empreses, les fusions i les adquisicions, i la potenciació dels clústers i polítiques destinades a mantenir i atraure les inversions estrangeres.

**9. Reducció de costos laborals unitaris.** “Són nombrosos els analistes que han situat els costos laborals en el

punt de mira com a causa de la pèrdua de competitivitat espanyola”, indica l’informe. Tot i això, les exportacions han mantingut la seva quota de mercat mundial, especialment les catalanes. Entre els anys 1999 i 2007, però, els salaris van pujar més que no pas la productivitat, i això va provocar un desequilibri. Calen mesures com promoure la flexibilitat interna o intentar mantenir el nivell d’ocupació industrial, perquè tant l’una com l’altra “ajudarien a reduir els costos laborals unitaris”.

**10. El corredor mediterrani.** Finalment, hi ha les infraestructures, sense les quals, segurament, la resta serviria de ben poca cosa. Són el motor de la competitivitat internacional de la indústria catalana. “L’atracció d’inversions i la permanència de les activitats actuals depenen crucialment del fet que les comunicacions internes i externes tinguin els màxims nivells de qualitat i modernitat a un cost raonable.” Això vol dir carreteres, ferrocarril, ports i aeroports, les infraestructures logístiques com a principal factor de competitivitat. Segons l’estudi, Catalunya té a favor una situació geogràfica excepcional com a porta

d’Europa i en contra un desequilibri en la dotació d’infraestructures terrestres, un estat que incompleix i no hi inverteix tot el que hauria d’invertir-hi. El 53% de la producció catalana travessa les fronteres estatals, i això reclama l’atenció de les administracions.

Per aquest motiu Blanco i Poveda situen el corredor mediterrani com a prioritat estratègica. “Això significa garantir que les principals àrees d’activitat econòmica i logística, incloent-hi ports i aeroports, estiguin connectades, en coherència amb la conformació del corredor ferroviari del Mediterrani, per una xarxa ferroviària d’altres prestacions i oberta a la competència efectiva dels operadors”, expliquen a l’informe. La seva construcció, asseguren, pot fer augmentar la quota modal de transport ferroviari de mercaderies i convertir Catalunya en la porta d’entrada al sud d’Europa per mar, connectada especialment amb la Xina, que ara mateix és el segon soci comercial més important dels ports catalans. Al cap i a la fi, es tracta de traslladar fins a l’exterior els productes de la competitivitat catalana.

*Nicolás Tomás*