

Diàleg

AVUI+
Des del 1976

CORPORACIÓ CATALANA
DE COMUNICACIÓ S.L.

ANTONI CAMBREDÓ, president executiu
JOAN ODINA, conseller delegat
CARLES FLO, director general
IVAN GRAU, director financer
ORIOL GALLISSÀ, director comercial
JOAN SERRA, director de producció
PATRÍCIA TARRIDA, cap de distribució
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

**LA LOGÍSTICA REFORÇA
I RENOVA LA INDÚSTRIA**

Ramon Tremosa
i Balcells



Professor de teoria econòmica a la UB
www.ramontremosa.cat

EN SÍNTESI

Pijama

Flandes, model logístic

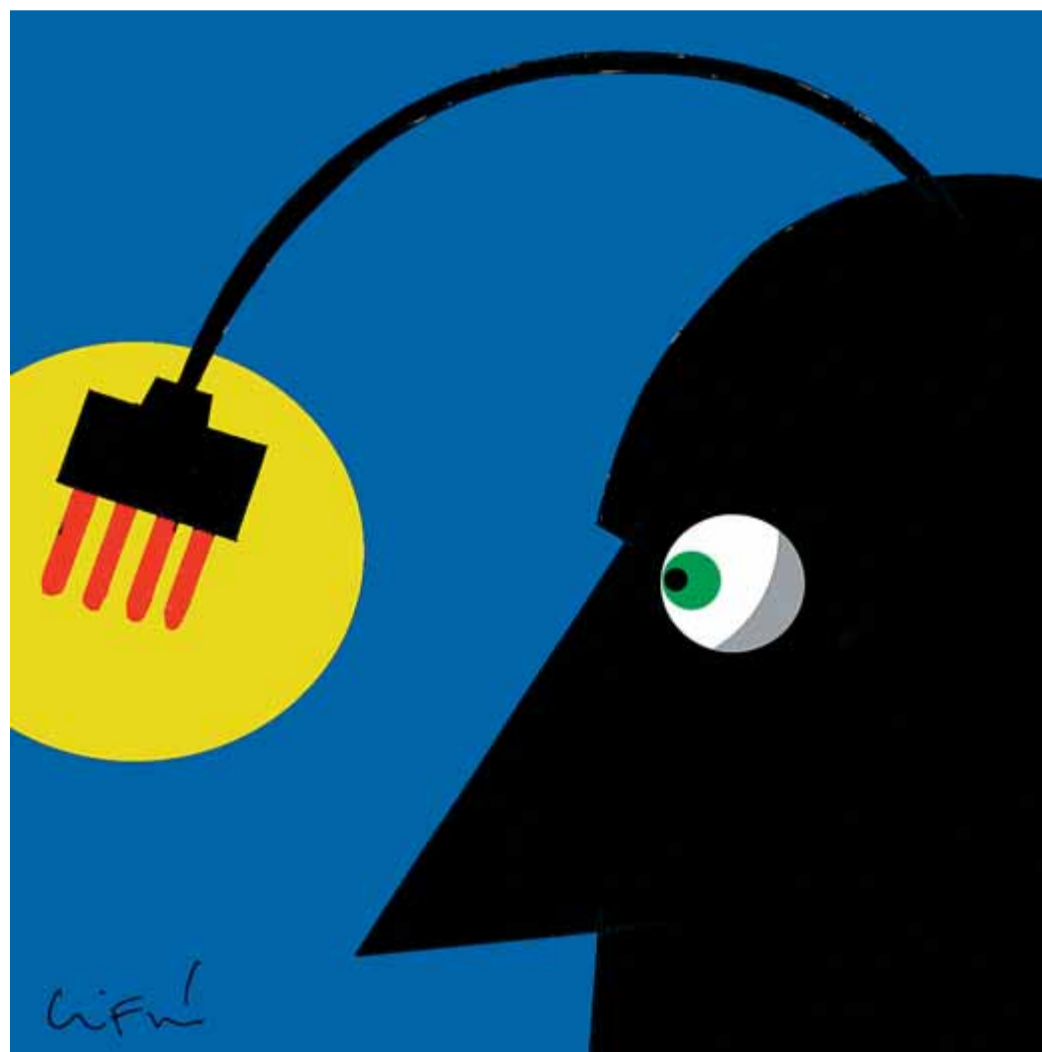
La deslocalització industrial és un problema europeu, però pot arribar a ser més intensa a Catalunya que en altres països i regions veïnes. Dues causes fan albirar aquesta possibilitat: un menor esperit cooperatiu, ja que som encara un país d'empreses familiars, i l'absència d'un poder tributari propi que ajudi específicament les empreses locals; des de la proximitat el legislador de l'impost de societats és més sensible a les necessitats fiscals d'aquestes empreses, més que no pas si el legislador centralitzat està molt lluny i harmonitza les seves decisions per a un conjunt de regions heterogènies i d'estructura productiva molt desigual. D'altra banda, l'ampliació de la UE desplaçarà el centre de gravetat econòmic europeu cap a l'est, per la qual cosa Catalunya esdevindrà més perifèrica. En un context de globalització imparable d'intercanvis, la logística, entesa com l'organització eficient del creixent tràfic de mercaderies, persones i informació, pot esdevenir la taula de salvació per a l'economia catalana.

POTSER EL MILLOR EXEMPLE A SEGUIR ÉS FLANDES. Històricament el petit comerç i l'agricultura hi eren dominants, però en els darrers vint anys han passat de pobres a rics, gràcies a la seva integració creixent en l'economia global i a l'impacte econòmic de la logística i dels ports flamencs. A Flandes, pels ports hi ha anat entrant la prosperitat, mentre que a Valònia, la regió potent en indústria pesada als segles XIX i XX, no han sabut recuperar-se de la crisi industrial que en els darrers trenta anys ha anat castigant tants territoris del nord d'Europa.

SER PORTA D'ENTRADA DE COMERÇ INTERCONTINENTAL i ser una regió líder en logística ha permès a Flandes de consolidar els sectors industrials ja existents, que són molt semblants als de Catalunya: automòbil, químic, farmacèutic i agroalimentari. Ser plaça logística i porta d'entrada de comerç intercontinental ha permès a Flandes de millorar i especialitzar els seus sectors industrials, fent-los innovar en la creació de valor afegit: als ports flamencs hi arriben productes semielaborats d'altres continents que són descarregats a Flandes i als quals se'ls incorpora valor. Un cop acabats, els productes tornen a sortir exportats, i, així, Flandes, amb només 14.000 quilòmetres quadrats (una mica més que la província de Lleida), va exportar l'any 2006 quatre vegades més que Catalunya: 182.000 milions d'euros: en el rànquing mundial Flandes seria el tretzè país exportador del món, ja que genera un 82% de les exportacions belgues.

FLANDES ÉS LA REGIÓ LÍDER EN LOGÍSTICA A LA UE, i dels seus quatre ports destaca el d'Anvers, líder europeu en tràfic de productes químics, en estreta cooperació amb els ports de Zeebrugge (líder europeu en tràfic d'automòbils), Gant i Ostende. Els ports flamencs són líders en rapidesa de càrrega i descàrrega de mercaderies, i la seva eficiència i complementarietat és el model a seguir pels ports de Barcelona, Tarragona i València: els beneficis futurs de l'especialització i la cooperació d'aquests tres ports poden ser molt superiors als beneficis de competir en solitari.

LA MILLOR MANERA DE GARANTIR QUE VOLKSWAGEN i Nissan seguiran a Catalunya molts anys és aconseguir que el port de Barcelona sigui la porta d'entrada de



GUILLEM CIFRE

“La logística, entesa com l'organització eficient del creixent tràfic de mercaderies, persones i informació, pot esdevenir la taula de salvació per a l'economia catalana”

tot el que aquestes multinacionals fabricaran a l'Àsia en el futur amb destinació a Europa. Llavors potser Opel, que té fàbrica a Saragossa, també farà servir el port de Barcelona com a porta d'entrada, tot establint fàbriques de muntatge i de distribució a Catalunya: així es consolidaria el clúster automobilístic català.

FLANDES ÉS EL PRIMER CLÚSTER AUTOMOBILÍSTIC mundial, per davant d'Illinois. Vuit multinacionals hi tenen fàbrica (Volkswagen, Ford, Opel, Volvo, Toyota, Fiat, Honda i DAF) i sis multinacionals hi tenen plantes logístiques per a Europa: Hyundai, Isuzu, Subaru, Mazda, HD i Bridgestone. Flandes és el millor exemple de les economies d'aglomeració, tan determi-

nants per a la competitivitat: els beneficis de la ràpida difusió de noves tecnologies i de nous procediments, així com de comptar amb una àmplia oferta laboral en quantitat i qualitat, són altíssims.

FLANDES ÉS AVUI EL SEGON CLÚSTER QUÍMIC DEL MÓN, després de Houston. Dels vint primers productors mundials del sector deu hi estan ubicats: Bayer, BASF, Proviron, Borealis, Solvin, BP, Degussa, Monsanto, Du Pont i Chevron. També altres multinacionals del sector que no hi fabriquen hi tenen planta logística: Total, Tessengerlo, Haneka, McBride... Flandes va generar l'any 2005 un 8% de les vendes i un 17% de les exportacions de la UE en aquest sector. I el fet que tantes multinacionals tinguin seu al territori de Flandes explica per què les seves universitats figuren entre les primeres del món: les multinacionals financen al territori on estan instal·lades grans inversions per a desenvolupar nous projectes de R+D i així avui Flandes és líder mundial en recerca en nanotecnologia. La logística, per tant, no és només un tràfic molest de contenidors per un territori.

PER SER POTENTS EN LOGÍSTICA, però, calen infraestructures pensades a escala global, i en cal, necessàriament, una gestió descentralitzada. Sense una logística pensada a escala global, es pot perdre la indústria local. Com a Holanda i a Singapur, a Flandes la logística reforça i renova la indústria. Catalunya serà logística o no serà.

Marçal
Sintes



Llegeixo que s'ha inventat un pijama per a nens fet amb això que se'n diu teixits intel·ligents i que porta uns sensors de temperatura que, si escau, envia automàticament missatges d'avis al mòbil o a la PDA dels pares. Només era qüestió de temps. Ja coneixíem, per exemple, aquells aparells que tradueixen el plor del bebè per tal que els progenitors copsin de seguida el missatge i no hagin d'esforçar-se a deduir què caram li passa, i els micròfons amb la càmera web incorporada a través dels quals poden sentir els sorolls que fa la criatura, així com observar-ne els moviments al bressol. Etcètera. La mateixa lògica porta, uns quants anys després, a comprar-los un mòbil, instal·lar-los una tele i un ordinador a l'habitació i fer-los fer un joc de claus perquè puguin entrar i sortir de casa quan no hi ha ningú, que és molt sovint. Tot plegat deriva de la combinació de la dramàtica escassetat de temps de què es disposa per dedicar-los, per compartir amb ells, amb l'afany per mantenir un cert control sobre l'infant, el nen o l'adolescent. Tanmateix, i a desgrat que s'hi inverteixin tones d'imaginació i proliferin els ginyes tecnològics, el problema gros i indefugible, de fons, la manca de temps dels pares per poder estar amb els fills i educar-los, no desapareixerà. És un problema que provem de passar per alt o camuflar de la mà de teories i consoladores —com aquella, al meu parer enganyosa, que assegura que el que compta no és la quantitat sinó la qualitat del temps que s'està amb ells—, però que ineludiblement té i tindrà en el futur conseqüències desastroses.

m.sintes@hotmail.com