

## FLANDES, MODEL LOGÍSTIC

**Ramon Tremosa i Balcells**

*Professor de Teoria Econòmica. Universitat de Barcelona*

*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 imparabile 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 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 determinants 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, Tessenlerlo, 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.*

Article publicat al diari Avui el 15 de novembre de 2007