

TANT X TANT

Finançament: acord possible?

RAMON TREMOSA I BALCELLS

Departament de teoria econòmica, Universitat de Barcelona

El 8 d'agost *El País* va detallar els diners que el model de finançament del govern tripartit reportaria a la Generalitat, tot dient que els càlculs estaven validats per experts i tècnics del govern català. Atesa la diferent interpretació que en fan els consellers Castells i Huguet, vegem com quedarà el finançament segons aquest diari i mirem d'analitzar com podria quedar el dèficit fiscal català l'any 2005 (recordem-ne les darreres estimacions disponibles: Generalitat, any 2001, 11.307 milions d'euros, 9,2% del PIB català; FUNCAS, any 2003, 14.230 milions d'euros, 9,5% del PIB català). En una simulació feta per a l'any 2005, passar a disposar del 50% de tots els impostos (societats incloses) suposaria, en relació a l'actual model, un guany de 6.700 milions d'euros. Aquest seria un resultat excel·lent, reduiria el dèficit fiscal català a la meitat i ens permetria recuperar el creixement econòmic amb força en el context estatal i europeu.

D'una banda, però, *El País* confirma que l'augment de participació al 50% comportarà "l'eliminació d'una gran part de les transferències de l'Estat". L'any 2003 la Generalitat i als ajuntaments van rebre per aquest concepte 4.000 milions d'euros, cosa que rebaixarà una part de la millora. Aquesta retallada de transferències estatals també la va practicar el PP en aplicar el seu model l'any 2001.

D'altra banda, també es detalla com la *solidaritat* seria fixada a Madrid en el context del Consell de Política Fiscal i Financera, ampliada ara amb Ceuta i Melilla. El diari facilita tres possibles quotes catalanes a pagar, entre 900 i 2.100 milions d'euros.

Aquesta quota eliminarà una altra bona part dels guanys del nou model de finançament, i el diari estima els guanys nets finals, després de les dues rebaixes, entre 1.800 i 3.000 milions d'euros del 2005. Atesa la composició del consell esmentat, on Catalunya és en clara minoria, penso que s'estaria més a prop de la primera que no pas de la segona.

Una possible solució seria que CiU i el tripartit fixin a l'Estatut que el 50% dels impostos catalans que cedim a l'Estat cobreixin tant la prestació dels seus serveis com la quota de solidaritat. Atès que no s'observen ni s'albiren canvis importants en les inversions de l'Estat a Catalunya, que estan molt per sota del 50% dels impostos que cedim, això permetria eliminar la segona rebaixa als guanys del model proposat, situant-los per sobre dels 4.000 milions d'euros. Una millora del finançament català de 1.800 milions d'euros permetria tapar forats a curt termini, però no faria baixar el dèficit fiscal del 7% del PIB, i això seria un mal negoci. A més, tinguem present que les recaptacions d'Hisenda el 2004 van créixer un 8% a tot l'Estat (19% d'increment en l'impost de societats!), i ben bé aquest creixement podria superar el de les inversions de l'Estat a Catalunya.

Esperem que *El País* ofereixi ben aviat, en forma de col·leccionable, interpretacions sobre: com es finançarà el sector local català (passarà a dependre de la Generalitat?); com interpretar la capacitat normativa de la Generalitat (facultat d'apujar i abaixar tipus impositius i d'establir deduccions de la quota íntegra) "sense perjudici de les Corts Generals"; com serà la "coordinació o consorciació" de l'agència tributària catalana, i com es reduirà el dèficit fiscal català en els propers quinze anys.

A l'espera de les balances fiscals

En aquest context, encara no tenim les balances fiscals que, segons el conseller Castells, "haviem d'aportar objectivitat i transparència al debat territorial". Sense elles tota proposta catalana neix amb plom a les ales, incapaç de respondre la simple pregunta de per què ara ens cal un nou finançament, que ja se sap que "els rics han de pagar i Madrid és la que més paga". El govern central és a punt d'aprovar el segon pressupost, que consolidarà la legislatura, tot i continuar l'opacitat estadística del PP. Sempre ens quedarà, però, Màrius Torres: "Si jo he de viure només per a esperar, que sigui a ple saber del dany i la mentida".

Disposar del 50 per cent de tots els impostos suposaria un guany de 6.700 milions d'euros, cosa que reduiria a la meitat el dèficit fiscal de Catalunya

El pacte és només industrial i no inclou intercanvi accionarial

El grup Fiat firma ara una aliança amb Ford per intentar relançar el grup

Els dos fabricants produiran conjuntament dos nous models dirigits al mercat europeu



Imatge d'un Fiat Cinquecento que ara es renovarà fruit de l'aliança amb Ford

Redacció
ROMA

Després de trencar a començaments d'any el seu matrimoni amb General Motors (GM), el grup automobilístic italià Fiat ha tornat a buscar company de viatge, en aquest cas també nord-americà. La companyia va confirmar ahir que s'ha aliat amb la divisió europea de la marca Ford per fabricar dues noves versions al Vell Continent: el Ka de Ford i el Fiat 500. Com va assenyalar el cap de desenvolupament i promoció del grup italià, Lapo Elkann, "l'acord industrial afecta només aquestes dues versions" però es podria tractar d'un primer pas i beneficiar també altres línies, ja que "encara s'està en converses".

De moment el que es descarta és que hi hagi un intercanvi accionarial, com sí passava en el cas de General Motors, amb qui Fiat va treballar conjuntament entre el 2000 i el febrer del 2005. L'aliança es va trencar després d'arribar a un multimilionari acord pel qual GM va pagar al seu soci 1.200 milions d'euros.

Situació delicada

La injecció econòmica ajudarà Fiat a millorar els seus números, però només de forma momentània, ja que arrossega una crisi que li va fer perdre l'any passat 1.548 milions. De tota manera, la firma encara amb un relatiu optimisme el futur, ja que entre gener i juny els números vermells s'han reduït fins als 88 milions -enfront

dels 238 milions d'euros que va registrar durant el primer semestre del 2004- i fins i tot espera tancar aquest any amb beneficis.

Els dos vehicles que produiran Fiat i Ford de forma conjunta es construiran sobre l'actual plataforma del Panda i es muntaran a la planta de Bielsko Biala, a Polònia. Segons un comunicat de la casa italiana, l'acord permetrà estalviar costos de desenvolupament de nous vehicles i també de material, de manera que es podran oferir uns preus més competitius.

El pla industrial presentat al govern de Roma el mes passat estableix que el Fiat 500 o Cinquecento serà llançat al mercat

l'any 2007, mentre que el Ford Ka començarà a circular un any més tard.

Segona part

Aquest no és el primer cop que els dos fabricants automobilístics s'acosten. El 1985 el llavors president de Fiat, Gianni Agnelli, va intentar tancar amb Ford Europa un acord productiu i comercial. Les companyies asseguraven que es tractava d'"un gran somni acomplert", però va durar poc, perquè de seguida van venir els malsons. I és que un any després les dues cases van mantenir una dura lluita per Alfa Romeo, de la qual en va sortir triomfadora la italiana.

El mes de febrer d'aquest any, quan Fiat i General Motors arribaven a un acord per trencar la seva aliança, el president de la companyia amb seu a Torí, Luca Cordero di Montezemolo, assegurava que estava molt satisfet perquè la casa tornava a estar cent per cent en mans italianes. "Avui hem recuperat la llibertat per posar en marxa estratègies de creixement alternatives", va indicar.

El primer pas després d'acabar amb aquell pacte, qualificat al seu moment de "revolucionari" i "històric", ha estat l'acord comercial amb Ford Europa fet públic ahir. Primer va ser el responsable de desenvolupament de productes i promoció, Lapo Elkann, qui ho va avançar en una emissora de ràdio, i després el fabricant automobilístic va haver de confirmar la informació a través d'un comunicat.

Àsia aprofita el saló de Frankfurt

Els fabricants asiàtics aprofitaran el Saló d'Automoció de Frankfurt per mostrar la seva força, en un intent de continuar guanyant terreny a les firmes europees. Els grups coreans i japonesos, amb Toyota al capdavant, copen ja el 16,7 per cent del mercat. L'edició número 61 de l'exposició d'automoció més important del món obrirà portes dijous vinent i també servirà per discutir temes com ara l'impacte de l'escalada dels carburants en les butxaques del conductor.