

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
ALBERT VENGUT, director de màrqueting i subscripcions
JOAN SERRA, director de producció
PATRÍCIA TARRIDA, cap de distribució
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

LA GLOBALITZACIÓ SERÀ
SOSTENIBLE O NO SERÀ

Ramon Tremosa
i Balcells



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

VITA BREVIS

L'escó
inútil

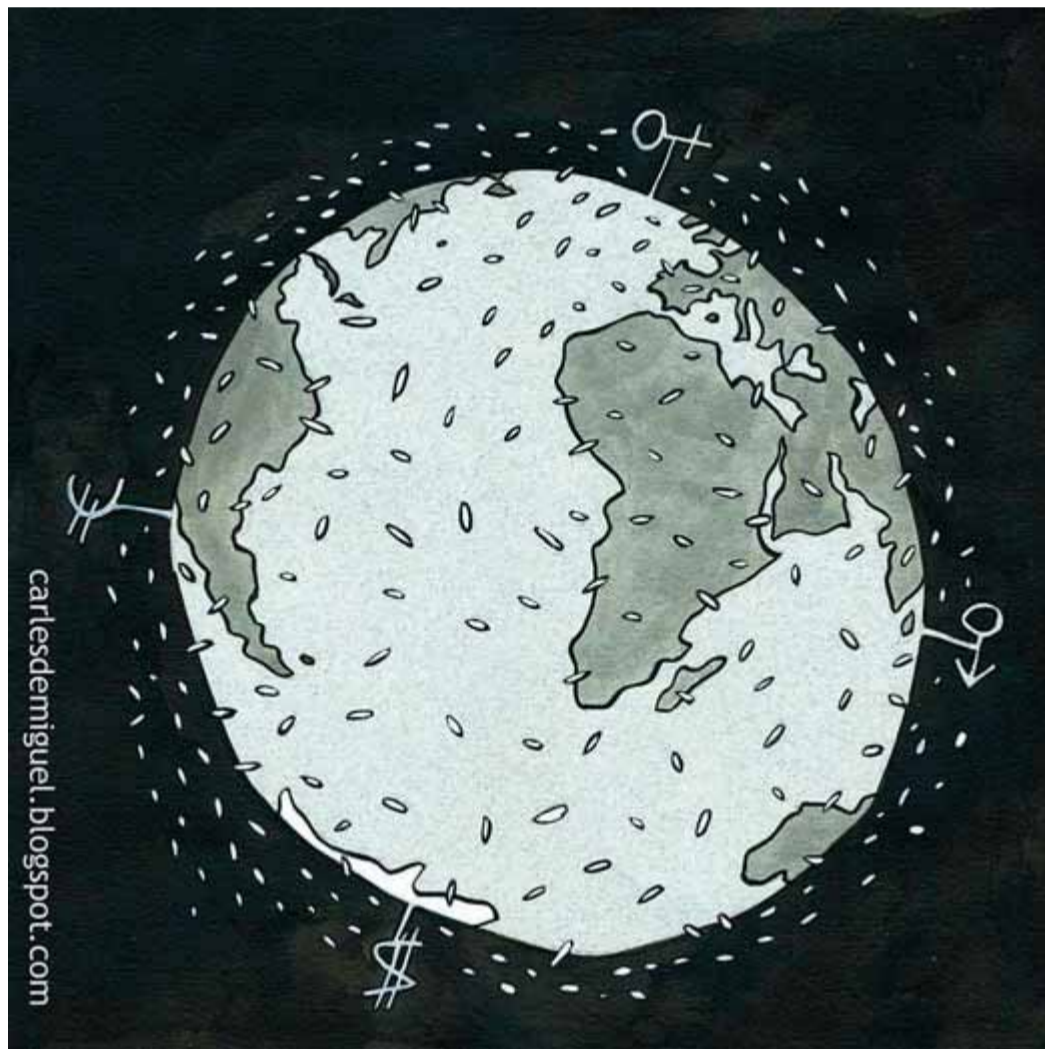
Vaixells eòlics

Ens agradi més o menys, vivim un procés trepidant i imparabile de globalització. Aquest procés de globalització està comportant un creixement espectacular dels intercanvis econòmics i comercials, que encara avui es donen principalment entre països d'un mateix continent, però que cada vegada més es donaran entre diferents continents. Aquest procés de globalització, reprès amb voluntat ferma des d'Europa després de la Segona Guerra Mundial per mitjà d'un clar procés d'integració comercial, agafa un impuls global amb la caiguda del Mur de Berlín i té com un dels seus signes més visibles de futur la creació de l'euro.

LA GLOBALITZACIÓ DESPLAÇA DE MANERA creixent persones, mercaderies i capitals (el factor capital ja és avui un factor de producció perfectament mòbil entre molts països) i només s'aturarà en els propers decennis si noves guerres mundials o grans catàstrofes naturals fan recular els Estats cap a postulats proteccionistes. En absència d'aquests fatals esdeveniments seguiran els creixements espectaculars: el comerç marítim entre Europa i Àsia s'ha duplicat en els darrers cinc anys i tot fa preveure que creixerà encara més intensament en el futur, de manera semblant al que s'espera que passi en el tràfic aeri entre Europa i Amèrica, arran de la liberalització recent de l'espai aeri dels cels oberts. I és que, si bé el PIB d'un país creix linealment (per exemple, el 3% anual), el moviment de mercaderies creix exponencialment: cada vegada més els components d'un producte van i vénen des de més punts diferents de producció abans d'arribar al consumidor final.

ELS REPTES ECOLÒGICS QUE PLANTEJA el creixement del comerç mundial són immensos i colossals, però la capacitat de l'home per superar-los té menys límits dels que sembla a primera vista. El febrer d'enguany, per exemple, l'enginyer Santiago Montero va fer una interessant conferència a l'Institut d'Estudis Catalans en què va parlar de vaixells eòlics. D'aquí a alguns anys veurem grans vaixells de transport de mercaderies de 15.000 tones amb unes hèlixs enormes al darrere; a l'alta mar, quan bufi el vent, giraran i generaran energia, que es podrà acumular i fer servir quan no hi hagi vent i per entrar i sortir dels ports. Aquest podria arribar a ser un transport completament net!

UNA COSA SEMBLANT POT ARRIBAR a passar amb els cotxes, i una primera bestreta són els motors híbrids: Toyota ja els està començant a produir a gran escala, tot combinant un motor elèctric fins als 40-50 km per hora (a velocitats baixes el cotxe contamina més) i un motor de benzina a partir de velocitats superiors. També la indústria està invertint en motors sostenibles de camió, ja que el transport de mercaderies per carretera presenta grans avantatges enfront del tren: fiabilitat, flexibilitat, disponibilitat, servei porta a porta... A partir del 2009 tots els camions de la UE han de fer servir els nous models de motors de camió E5, que contamina menys que l'anterior però més que el proper. I és que un transitarí m'ha explicat que ha posat el nas davant de la sortida d'un tub d'escapament d'un nou model de motor i que potser algun dia podríem arribar a veure circular... camions clorofílics! De la mateixa manera, els nous models d'avions de Boeing i Air-



CARLES DE MIGUEL

“Ningú no sap com serà el futur, per bé que tot apunta que el món serà econòmicament més obert i comercialment més integrat”

bus són, a banda de més autònoms, més eficients en consum i contaminació. I pel que fa al soroll dels motors passa una cosa semblant: aquest estiu hem visitat uns cosins llunyans del Mas de Badia de Monesma, que viuen isolats a dalt de la ribagorçana serra de Sant Marc amb 900 ovelles; ens diu la mestressa que abans un Land Rover s'escoltava a molta distància, però que ara un darrer model de 4x4 ha arribat fins a la porta de casa sense que se senti.

POTSER ESTEM MASSA LLASTATS PER LA VISIÓ i la definició d'economia de l'escola neoclàssica, avui dominant a moltes universitats d'arreu del món. Lionel Robins, per exemple, diu que l'economia és la ciència que ha d'assignar recursos escassos a necessitats il·limitades. Si això s'entén estrictament així, es

comprèn que molts programes docents de les Facultats d'Economia d'arreu del món estiguin farcits de matemàtiques, ja que l'economia es redueix a una simple maximització de funcions (de necessitats il·limitades) sotmeses a restriccions (de recursos escassos). Això en part és així: si per exemple la demanda de petroli creix avui a tot el món per sobre de l'oferta, s'explica el creixement del seu preu.

QUÈ PASSA, PERÒ, SI UN JOVE APASSIONAT de l'automoció, que des dels setze anys munta i desmunta el motor del cotxe del seu pare al garatge de casa, descobreix un nou motor que consumeix la meitat de benzina per cada 100 quilòmetres? Aquest descobriment, en cas de poder ser aplicat a la indústria, equival a una duplicació de les reserves mundials de petroli. És per això que l'escola austríaca d'economia defensa una altra visió de l'economia: l'entén com un procés dinàmic i en constant evolució, en el qual l'empresari i l'innovador són els agents clau del creixement i del progrés econòmic. En certa manera, això és semblant a la definició de pobresa que va formular Plató: la pobresa no prové tant d'una disminució de la riquesa com de la multiplicació dels desitjos.

NINGÚ NO SAP COM SERÀ EL FUTUR, per bé que tot apunta que el món serà econòmicament més obert i comercialment més integrat. I que la globalització que vivim serà necessàriament sostenible o no serà.

Jordi

Graupera



La inanició política al Parlament de Catalunya, amb els senyors d'Endesa i de la Red Eléctrica Española, i la de les de les Corts espanyoles amb la ministra de Foment són indicatius vergonyosos de l'escàs nivell o treball dels parlamentaris catalans. ¿Coneix vostè algun parlamentari? ¿En coneix algun de brillant? Els que ho són, que n'hi ha, viuen amagats rere la viscositat d'un sistema com el nostre, que parla de democràcia i divisió de poders en la Constitució, però que en realitat és una oligarquia partidocràtica. Tots els poders, el legislatiu, l'executiu i el judicial, depenen dels equilibris de fidelitat dels partits. El paper que hauria de jugar el Parlament, qualsevol Parlament, és gairebé inexistent aquí, i la poca influència que té davant del poder real dels governs i els secretaris generals dels partits porta els nostres parlamentaris a una situació avorridíssima. No tenen cap incentiu per ser brillants, no es deuen a cap ciutadà ni grup en concret, no representen l'interès general i, sobretot, no deuen el seu càrrec a cap meritocràcia rellevant en un debat com el de l'altre dia, o en qualsevol altre debat, perquè no hi són per ser els millors de cada tema, sinó perquè les direccions dels partits els consideren útils per mantenir el seu poder en l'estructura. Quan hi ha sort, en cau un de bo, putejadíssim i cansat. És un joc ridícul d'autoconservació mútua. Un polític hauria de demostrar que és brillant en allò que fa abans de dedicar-se a la política. D'acord. Però, després, caldria que la seva presència en un Parlament pogués donar resultats. Arrosseguem una paròdia de democràcia des de la Transició. Potser fou necessària, avui és un destorb.
www.jordigraupera.cat