

# Diàleg

**AVUI+**  
Des del 1976

CORPORACIÓ CATALANA  
DE COMUNICACIÓ S.L.

ANTONI CAMBRÉDÓ, 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

**ABAIXEN ELS TIPUS IMPOSITIUS  
PERÒ AUGMENTA LA RECAPTACIÓ**

Ramon Tremosa i  
Balcells



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

**AL PEU DEL CANÓ**

Euros  
per parir

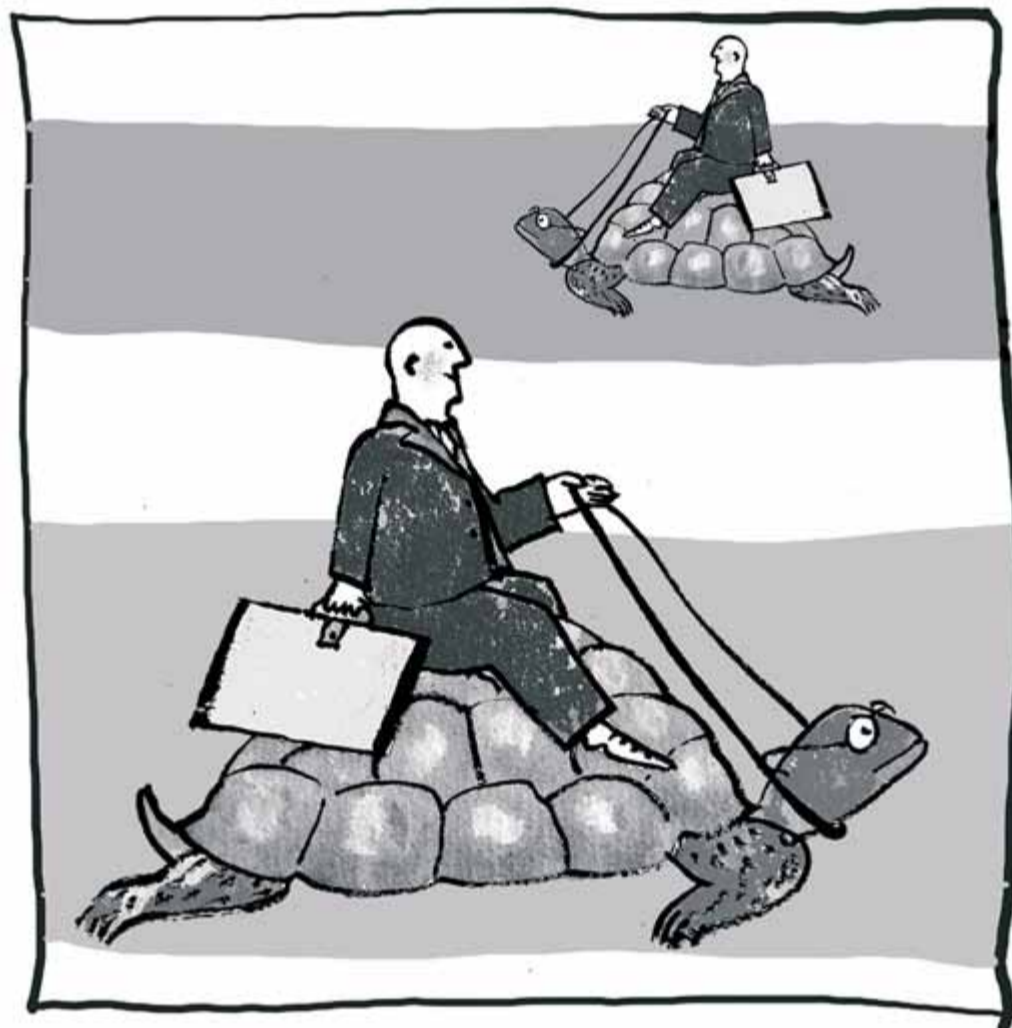
## Teoria del decreixement

**E**l govern català ha imposat la reducció de velocitat a 80 km/h al voltant de Barcelona. Avui poca gent creu que aquesta mesura tingui gaire impacte sobre la contaminació, tal com havia denunciat el RACC, i per això la conselleria de Medi Ambient ara posa l'èmfasi en la millora de la sinistralitat. Aquesta mesura, però, ¿és la primera d'altres que podrien venir?, ¿l'actual govern d'esquerres ha començat a posar en pràctica el que es coneix com a teoria del decreixement? ICV fa i desfà al govern amb la complicitat de PSC i d'Esquerra, i sembla que en els 80 km per hora hi ha alguna cosa més que la desconfiança i els recels tòpics dels més *progres* en contra dels mitjans de transport privat.

**LA TEORIA DEL DECREIXEMENT ES NODREIX** de l'economista d'origen romanès Nicholas Georgescu-Roegen (1906-1994). El 1971 va publicar *The Entropy Law and the Economic Process*, on analitza les relacions entre l'economia, la física i l'ecologia. S'hi afirma que el procés econòmic produeix múltiples interaccions amb la natura de conseqüències irreversibles. Els seus defensors afirmen que la teoria del decreixement és una filosofia, més que no pas una teoria, i proposen abandonar l'actual fe en l'economia del creixement i del desenvolupament. Volen tornar a la producció material dels anys 60-70; proposen fer pagar els "veritables costos de transport" a les empreses, relocalitzant les activitats que han marxat a països emergents; volen penalitzar fortament la despesa publicitària i adoptar un estil de vida més frugal que redueixi l'actual addicció al consum; i proposen decretar una moratòria sobre la innovació tecnològica per "reorientar-la" en funció de noves aspiracions. Aquest corrent de pensament seria ja majoritari dins d'ICV i en el passat ja hauria nodrit continguts de la cultura del no.

**SEGONS EL PENSADOR FRANCÈS SERGE LATOUCHE** el decreixement és una possibilitat d'atrevir-se a pensar un món diferent i de "sortir de l'economia". El decreixement seria en qualsevol cas urgent, ja que la forma de vida i el model econòmic actuals no són "ni sostenibles ni desitjables". Aquesta "utopia absolutament necessària" que és la teoria del decreixement demana desencadenar un cercle virtuós: canviar els valors sobre el significat de riquesa, pobresa i benestar a partir d'una reestructuració de l'economia actual que "exigiria sortir del capitalisme encara que mantenint el mercat". Això duria a relocalitzar la producció i a frenar la globalització; el consum de recursos es moderaria i la reutilització i el reciclatge serien la culminació dels nous valors.

**SI BÉ LA CULTURA DEL NO SEMBLAVA** reservada a corrents molt contraris al mercat, la teoria del decreixement troba acceptació creixent en gent de bona fe. Gent que creu que el model econòmic actual ens porta irremediablment al fracàs. Gent que potser no té en compte la secular capacitat humana per superar els reptes que se li posen al davant, fins i tot els mediambientals (Airbus, per exemple, ja ha aconseguit que l'A-380 voli amb un querosè parcialment net, que pot fer que la biomassa es faci servir com a combustible aeri en el futur). Gent que ignora que són els incentius, més que no pas els diners, el motor de les economies de mer-



LLUÏSA JOVER

**“PSOE i PP parlen tot el dia de rebaixar els impostos, però tots dos practiquen un estatisme centralitzador semblant”**

cat i que l'home, en tant que ésser interessat, canalitza per mitjà de la producció massiva de béns i serveis la seva innata condició d'home econòmic.

**JOAN BOADA VA DIR FA UNS ANYS QUE** "era millor no prendre decisions que no pas prendre'n de dolentes". Per a ICV és molt fàcil oposar-se al Quart Cinturó, però l'esquerra sucursal d'aquest país ha d'admetre que no ha fet la feina que havia de fer des de 1977: sempre hegemònica a les Corts generals i als grans ajuntaments catalans, el tren orbital de passatgers del Vallès serà per molts anys encara una utòpica il·lusió i no una realitat consolidada, que eviti condemnar al cotxe milers de treballadors catalans sense alternativa de trans-

port. I avui potser cal reconèixer que aquest cinturó és imprescindible per garantir la mobilitat i el creixement econòmic actuals més bàsics del país... si no és que els ajornaments actuals estiguin inspirats en la teoria del decreixement. I és també a la llum d'aquesta teoria que s'entén l'oposició de l'esquerra més dogmàtica al túnel d'Horta: si aquest va totalment soterrat fins a Cerdanyola i no malmet el parc de Collserola, quin problema hi ha? O és que l'objectiu final és el de reduir a qualsevol preu el transport privat a Barcelona?

**MENTRE ES VA PARLANT DE CAPITALISME** desbocat i de neoliberalisme salvatge, la pressió fiscal a l'Estat espanyol ha tornat a créixer fins a assolir un nou màxim històric: la suma dels impostos i les cotitzacions socials pagades dividit pel PIB, que era del 30% el 1996 i del 34% el 2004, segons la Intervenció General de l'Estat ha tancat l'any 2007 en el 37%. PSOE i PP parlen tot el dia de rebaixar els impostos, però tots dos practiquen un estatisme centralitzador semblant (abaixen tipus impositius però, en reduir o eliminar desgravacions, augmenta la recaptació). És en aquest context que la teoria del decreixement fa basarda, com quan es va anunciar fa molts anys la instauració de l'IRPF en un país centroeuropeu: "Tranquils -van dir els seus promotors a la gent- només gravarem la renda amb un tipus de l'1%"... I ja hem vist després fins on han acabat arribant.

Isabel  
Olesti



**L'altre dia vaig trobar un munt de gent aplegada a l'entrada del metro de Drassanes.** No és cap novetat, perquè en aquest sector de la Rambla sempre passa alguna cosa; però, quan vaig aconseguir fer-me pas, em vaig quedar clavada com els altres: una gossa de pel blanc, preciosa, acabava de parir un cadell negre com el carbó envoltat de sang. L'amo l'havia col·locat damunt d'una manta i al costat hi tenia un cassó amb euros.

Vaig mirar la concurrència: tothom observava la partera amb un silenci que diria respectuós. L'amo no es veia per enlloc, o com a mínim no era al costat de la gossa, que, aliena al públic, llepava amb delit el seu cadell. No deixava d'esbufegar, esclar, i era ben segur que aviat en sortiria un altre. Mentrestant, el cassó s'omplia de monedes, moltes més que les que recullen les estàtues, o el Michael Jackson del final de la Rambla. I jo pensava en la vista que havia tingut l'amo de la gossa de convertir el part en espectacle. Estem tan allunyats de la vida i la mort que, quan ho tenim al davant, ens quedem estupefactes. En aquell cercle de gent hi havia de tot, però tothom expressava el mateix, a la cara, una barreja de sorpresa, estupor, angúnia, com si el fet de néixer (o de parir) fos una excèntrica. Tenia pressa, però hauria donat qualsevol cosa per veure el final d'aquella història. ¿Gosaria algú posar-se a aplaudir quan tot hagués acabat? ¿Apareixeria l'amo? ¿Sortiria un altre gos tan negre com el seu germà? ¿Qui se'ls quedaria? Vaig marxar amb recança, no per la partera, sinó per la massa de badocs cada cop més gran i fascinada.