La necessitat d'equitat: la política de cohesió econòmica i social

Evolució dels desequilibris regionals a la Unió Europea

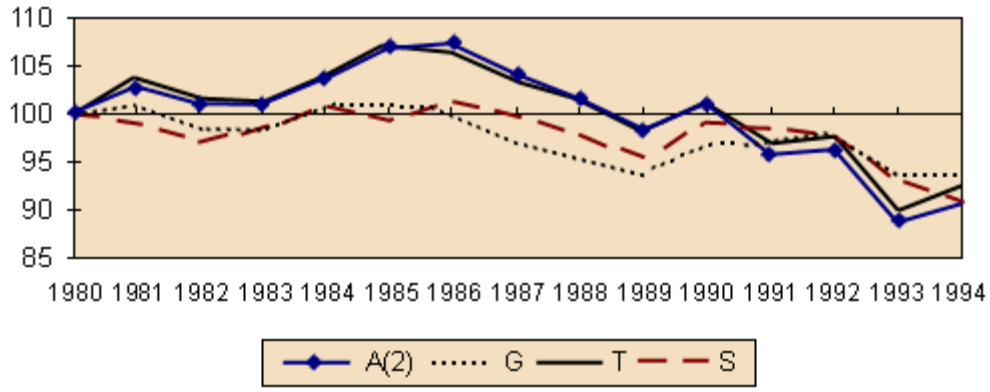
Alguns estudis recents han analitzat quina és l'evolució de la desigualtat en les rendes per càpita regionals a l'interior de la Unió Europea.

Entre altres estudis, podeu consultar els següents:

- **Esteban, J.M.** (1994). "La desigualdad interregional en Europa y en España: descripción y análisis". *Crecimiento y convergencia regional en España y Europa*. Bellaterra: Institut d'Anàlisi Econòmica. CSIC.
- **Lladós, J.** (2000). "Anàlisi de la dispersió i del patró de convergència en els nivells de renda de les regions europees (1980-1994)". *Revista Econòmica de Catalunya* (núm. 39). Barcelona.

En el gràfic següent es presenta l'evolució temporal d'alguns indicadors del nivell de dispersió (o de desigualtat) en les rendes per càpita regionals dins la Unió Europea:

Concretament, es tracta de l'indicador d'Atkinson -A(2)-, l'índex de Gini (G), l'índex de Theil (T) i la convergència-sigma (S).



Font: **J. Lladós** (2000).

Alguns dels aspectes més significatius d'aquests estudis són, entre d'altres, els següents:

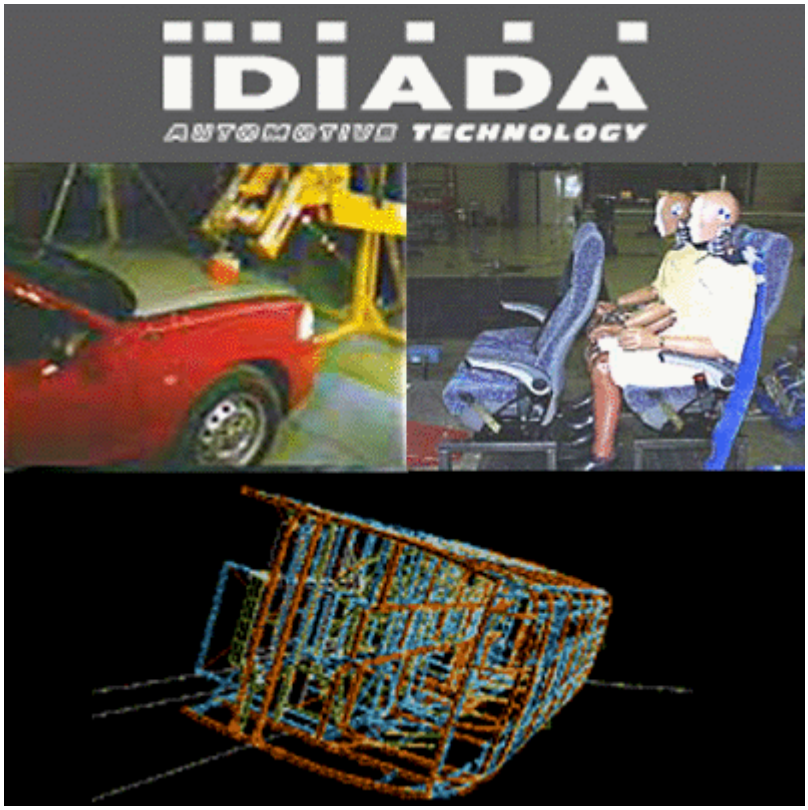
- El nivell de desigualtat en les rendes regionals es va incrementar durant la primera meitat de la dècada dels anys vuitanta i des de 1986 es detecta una lleugera disminució de la dispersió que sembla que té continuïtat al llarg dels anys noranta.
- L'avenç observat en la convergència de les rendes regionals es correspon estrictament amb una equiparació més gran dels nivells de renda per càpita entre els països, a causa principalment del fort creixement econòmic d'Irlanda, l'Estat espanyol i Portugal, sobretot des de mitjan anys vuitanta.
- En canvi, el nivell de desigualtat a l'interior dels països no disminueix, i fins i tot mostra una tendència a créixer. És a dir, en general les regions més avançades de cada país són les que han mostrat un dinamisme econòmic més gran. De fet, no són els països de nivell de renda més baix aquells que presenten els graus de desigualtat més gran.
- Les diferències en les rendes regionals s'expliquen principalment per diferències en els nivells de productivitat regional. Tot i amb això, les diferències regionals en els nivells d'ocupació dels treballadors també són importants. De fet, les regions de productivitat més baixa no són les que presenten un nivell d'ocupació més baix.
- Les desigualtats en els nivells de productivitat estan associades principalment a característiques regionals. Per tant, és més petita la incidència que tenen les desigualtats en l'estructura productiva. De fet, sembla que es produeix una similitud creixent en l'estructura sectorial de les regions europees. Tot i això, les regions més especialitzades en el desenvolupament de serveis comercials són les que han mostrat els guanys de productivitat més grans.

- La persistència dels nivells de desigualtat en l'interior dels països i la presència de diferències importants en els nivells de productivitat regionals haurien de justificar l'impuls per part de la Unió Europea cap a una política de suport, que afavorís el desenvolupament en les regions de renda més baixa d'aquells factors que més poden afavorir un creixement econòmic més gran en el futur (com formació, infraestructures del transport i les comunicacions, inversió en R+D, etc.).

Exemple d'actuació del FEDER a Catalunya

Competitivitat a tota màquina

A Catalunya, la indústria de l'automòbil i els seus derivats constitueix un sector molt important en termes de volum de negocis i de llocs de treball. Com que es tracta d'una activitat que exigeix un nivell de competitivitat molt elevat, es va plantejar la conveniència de crear en aquesta regió un centre de serveis de gran eficàcia, però la competència també obliga a ser extremadament discret.



L' Institut d'Investigació Aplicada de l'Automòbil (IDIADA) es va crear el 1971 per a oferir a les empreses del sector de l'automòbil (constructors o subcontractistes) tota una sèrie de serveis tecnològics: inicialment, investigació aplicada en col·laboració amb la Universitat Politècnica de Barcelona, i, a continuació, desenvolupament progressiu de productes, diversos tipus de proves i homologació.

Gràcies a l'ajuda del Fons Europeu de Desenvolupament Regional, l'IDIADA té des de fa poc un complex nou amb pistes de prova i laboratoris. Aquest complex, instal·lat a la província de Tarragona, a 70 quilòmetres al sud-oest de Barcelona, ocupa una superfície de 400 hectàrees, cosa que el converteix en el centre més gran de proves i homologació de vehicles automòbils de l'Estat espanyol. El conjunt de pistes de prova constitueix la part més impressionant del complex, per a qui hi pugui accedir. Amb la competència despietada que pateix el sector, la majoria dels assajos fets pels constructors transcorren amb la discreció més gran. Entre les pistes que ja estan en funcionament, n'hi ha una d'especial per a fer proves de soroll dels vehicles d'acord amb les normes ISO, una sèrie de pendents del 8% al 30% i de 46 a 180 metres de longitud, un circuit tot terreny de 2.500 metres, un circuit petit de 900 metres amb un revestiment variat i deformat per a simular el desgast precoç dels vehicles, una plataforma de 250 metres de costat per a provar el comportament dinàmic dels vehicles i una pista per a frenar en la qual es poden simular condicions d'adherència diverses, incloent-hi el gel. Envolta tot aquest conjunt un anell gran de velocitat de 7,5 quilòmetres amb dues rectes de 2 quilòmetres cada una.

Els edificis en què hi ha els laboratoris semblen més anodins, però tot allò que hi passa no ho és en absolut. En primer lloc, els bancs de motors i els bancs de proves funcionen nit i dia per tal d'avaluar la potència, fer anàlisis dels gasos d'escapament, etc. En altres locals es fan proves de resistència dels materials a les condicions tècniques i mecàniques. Finalment, s'acaba d'instal·lar un laboratori de resistència als xocs per a estudiar la seguretat passiva dels vehicles.

Tots aquests equipaments han de permetre als constructors no solament provar la seguretat i les prestacions dels seus futurs productes, sinó també, requisit indispensable, homologar les seves peces o vehicles. L'IDIADA forma part del Consell de Normalització i Homologació del Ministeri d'Indústria espanyol i està acreditat per aquest ministeri per a comprovar el compliment de la legislació nacional i europea sobre vehicles i expedir els certificats d'homologació corresponents.

La construcció d'aquest centre, portada a terme per iniciativa de la Generalitat de Catalunya, va començar el 1990 i s'espera que acabi al final de 1996. Ja hi ha en funcionament més del 80% de les instal·lacions. El 1995, de les 245 empreses clients de l'IDIADA hi havia un 48% d'empreses catalanes, un 37% d'empreses de la resta de l'Estat espanyol i un 15% d'empreses estrangeres. Pel que fa al nombre de llocs de treball, els efectius de l'IDIADA han passat de 23 a 120 persones entre 1990 i 1996.

Dades tècniques
Creació d'un centre de proves i homologació per a la indústria de l'automòbil.
Cost total (subvencionable) de 86,7 milions d'ecus.
EU: contribueix amb 43,35 milions d'ecus.
Organisme responsable: IDIADA.

Font: **Euroregió. Comissió Europea**.

Exemple d'actuació del Fons de Cohesió a l'Estat espanyol

Enllaç del tren d'alta velocitat Madrid-Barcelona-frontera francesa

L'extensió de l'enllaç del tren d'alta velocitat Sevilla-Madrid cap a Barcelona i la frontera francesa és un apart important de l'eix d'alta velocitat que connectarà el sud-oest amb el nord de l'Estat espanyol, i finalment a les xarxes transeuropees. Aquest projecte també inclou la millora i modernització de les seccions de la línia de Calataiud-Ricla i Saragossa-Lleida. Les repercussions econòmiques importants per a Madrid, Saragossa i Barcelona són positives.

Font: **Euroregió. Comissió Europea.**