

L'OPINIÓ DE L'EXPERT El prestigiós economista i professor de la UB assegura que l'Ebre té ara una bona oportunitat si vol implicar-s'hi

"Voleu indústria o preferiu viure de l'arròs subvencionat i del turisme?"

ENTREVISTA Ramon Tremosa, autor del llibre 'Catalunya, país emergent'

VENÈCIA/ROVIGO J. M. Arasa

Tots dos coneixem l'amic Germà Bel (catedràtic d'economia a la mateixa universitat on fa classes d'economia i teoria econòmica Ramon Tremosa). Precisament l'economista ebrenc que actualment està fent l'anàlisi de les perspectives econòmiques de les Terres de l'Ebre (que no s'ha volgut dir pla estratègic, encara no entenc massa bé per què), per encàrrec del govern català. Un estudi molt esperat ja que recollirà i interpretarà dades ebrenques (sempre impossibles d'obtenir, perquè no som vegueria), i que continuarà també desenes d'entrevistes directes als empresaris ebrenques, una tècnica que també fa servir Tremosa per fer els seus vuit llibres publicats. L'últim es titula *Catalunya, país emergent* (editorial 3 i 4 de València, i un preu de 15 euros), que serà lectura obligada aquest mes d'agost.

Pregunta: Quina és l'aportació que fa al llibre?

Resposta: Pronostico que Àsia serà la fàbrica més gran del món al segle XXI mentre que l'Europa de l'euro serà el mercat amb més poder adquisitiu. Tot apunta al fet que, gràcies al canal de Suez, el mar Mediterrani es convertirà en el més important del món en volum de comerç marítim en només de 5 o 10 anys. Els últims 20 anys

RECURSOS

"Els rius són vida, però no perquè els ànecs mengen sinó perquè el territori tinga valor afegit"

el tràfic Àsia-Europa s'està duplicant cada 5 anys. A la dècada dels 90, el mar Mediterrani estava fora del mapa del comerç marítim internacional perquè les principals rutes eren Europa-Amèrica, Àsia-Amèrica. El Mediterrani era un llac tancat com el mar Negre i ara passarà a ser el primer mar. Tot hom vol vindre a la Mediterrània. El tràfic marítim Àsia-Europa passa pel canal de Suez en tres quartes parts, desembarca a Flandes, Holanda i Alemanya, i després es distribueix pel continent europeu. Tots els operadors logístics volen estalviar-se tres dies de volta entrant pels ports de la Mediterrània. En aquest context, hi ha molts ports, però els catalans i valencians tenen una cosa que no té ningú més al mar Mediterrani que els fa de primera categoria. Tenen indústria al darrere. El comerç entre Àsia i Europa és un producte semielaborat (es fan xassís d'ordinadors i de teles a la Xina, però fa falta que algú a Europa agregue la

pantalla de plasma líquida al valor afegit, empaquete el producte i l'envie cap al mercat europeu. Tot això no es pot fer a Marsella perquè no té indústria darrere. Tampoc es podria fer a Algesires. Solament es podria fer als ports d'entre Alacant i Palamós. Això, per tant, multiplica totes les oportunitats d'aquesta franja. Aquest títol de país emergent me'l va donar una persona de Flandes que va vindre al port de Barcelona per explicar-me que els catalans tenim la millor platja portuària. Perquè tenim ports de primera categoria i ara, que la logística és més neta i sostenible i no tan contaminant, guanyen valor. En canvi, tota la franja posterior, des de Bremen i Hamburg fins al canal de l'Havana, està saturat i no té marge per créixer. Els tràfics augmenten i per això tothom prefereix entrar pels ports catalans i valencians.

P: No estem parlant per tant només de teoria?

R: Com a professor de teoria econòmica analitzo aquests processos de comerç, aquesta globalització que fa que es multipliquen les oportunitats. Barcelona i Tarragona estan creixent molt bé, i ja som emergents. Fa 20 anys no pintàvem res en el tràfic marítim i avui dia ja som els primers ports de la Mediterrània en contenidors, que és la manera com la riquesa i el valor afegit es desplacen més eficientment i ràpidament. València i Barcelona ja tripliquen el tràfic de contenidors de Marsella i Gènova, per tant, ja avui són el número 1. A més a més, els ports catalans s'estan ampliant molt bé. I el turisme de creuers, fins i tot salva els vols intercontinentals de Barcelona, així com les expectatives de Fira de Barcelona o les escoles de negocis, i activa el turisme de qualitat. I tot passa malgrat el centralisme d'AENA i de Barajas. Els ports de Barcelona i Tarragona tenen uns plans de creixement molt bons pagats íntegrament amb capital privat i, si es compleixen les previsions de tràfic, en 10 anys estaran saturats. Faran falta més ports a Catalunya.

En aquest escenari, Tortosa i l'Ebre, podrien ser una porta d'entrada. Depèn, però, del que vulgueu ser la gent del Delta d'aquí a 10 anys. Voleu indústria? O preferiu seguir vivint de l'arròs subvencionat i del turisme? Voleu tindre pantalles planes d'ordinadors o no? El futur també serà industrial tenint en compte que cap país ha abandonat la indústria. La que queda a Europa és del valor afegit alt. I cap país renuncia a la indústria que marca el nivell de riquesa. Per tant, si Terres de l'Ebre vol tindre indústria, la millor forma de captar-la és oferir, d'alguna manera, l'entrada de contenidors. No sé si s'ha de fer als Alfacs, a Campredó o a l'Aldea... però el que és cert és que les Terres de l'Ebre tenen sol disponible a diferència de Ta-



Ramon Tremosa i una imatge de la portada del seu últim llibre.

OPORTUNITATS

"Si les Terres de l'Ebre volen tindre fàbriques, la millor manera de captar-les és oferir, d'alguna manera, l'entrada de contenidors"

rragona i Barcelona. Bé, doncs aquí teniu una oportunitat.

P: Es podria fer amb capital privat sense implicar l'administració?

R: Sí. Són zero euros. Al llibre explico el cas del port de Tarragona, o t'expliquen que aquest moll el paga aquest; l'altre, Dubai-Port; l'altre, un tercer... Això et dona una garantia. Al segle XXI la tendència és que cada cop més el diner públic serà més escàs perquè la salut, les pensions o l'ensenyament l'absorbiran. S'ha acabat fer autovies on no passa ningú, s'ha acabat fer obra pública sense criteris de rendibilitat. Per tant, al segle XXI, el futur de l'obra pública és concessió administrativa a un capital privat i ja hi estem. Ja hi ha empreses que volen pagar 500 M€ per tindre durant 30 anys un quilòmetre de moll als nostres ports, i aquesta és una gran notícia perquè darrere d'aquests vaixells hi ve un turisme de creuers, un turisme d'alt valor adquisitiu amb poca gent que fa molta despesa, i després els contenidors. És a dir, ve producte semielaborat que vol ser acabat en el rerepaís. I Gènova no té espai per fer aquesta operació, perquè té muntanyes altes, en canvi, tota la costa d'Alacant a Palamós sí que té aquesta platja. Si es vol indústria, la millor ma-

nera és obrir aquesta porta d'entrada de mercaderies.

P: En la visita a l'Interporto de Rovigo i el debat era si seria possible traslladar el model del Po a l'Ebre. Des del vostre punt de vista, més tècnic, quina és l'opinió?

R: El tràfic fluvial a Europa mou molta riquesa. Aquí s'ha vist com, per exemple, si el tren és més sostenible i menys contaminat que el camió, resulta que el tràfic en barca encara és més eficient i menys contaminant que el tren. I des del Rin fins al Danubi, fins al Roine, fins al Po, hi ha un tràfic de barques que dona un joc a les ciutats que estan terra endins que permet grans polígons, fàbriques i indústries. Clar, d'això nosaltres no en tenim res; i l'Ebre no és ni el Roine ni el Rin, però la pregunta és com és que no hi ha res a casa nostra? I si hem de fer alguna cosa ara és el moment d'estudiar-ho i de fer-ho bé. Jo no sé si s'ha de fer un canal com aquest que hem vist, que és com un estany tancat amb una mica d'aigua que entra i surt... no ho sé, ho desconec. I tampoc sé si té raó l'alcalde del Perelló quan em comentava que els assuts no són traslladables. Aquest és un debat que ha de fer el territori. Però és clar, el que es veu és que a tot

arreu els rius són vida, però no només vida perquè els ànecs mengen i visquen, que també, sinó vida per a la gent del territori, perquè obtinguen valor afegit, salaris alts, productivitat alta. Per tant, penso que no es perd res per estudiar-ho.

P: Per què marqueu un termini de deu anys com el decisiu per fer-ho?

R: El món va molt de pressa. Tothom s'espavila, tothom fa moltes coses i, és clar, és lògic que hi haja gent a Tortosa que siga inquieta i que en veure que no s'està fent res es plantege quin projecte hi ha com per il·lusionar, per vendre o perquè les TE se situen al món. Saber que vols fer és molt important.

Mira, l'home clau de l'autonomia catalana es diu Joaquim Tosas, el primer president del port de Barcelona l'any 1996, després del pacte del Majèstic. Gairebé ningú li coneix la cara però va estar 10 anys venent *Barcelona, porta d'entrada*. Va fer una faena per ser Creu de Sant Jordi cada setmana. Tindre clara l'estratègia de voler ser porta d'entrada és una estratègia contra la globalització. Llavors, al delta de l'Ebre es vol mantindre el delta? Molt bé. I vol un turisme sostenible i respectuós? Molt bé. Però, a més a més, vol alguna cosa més o no? I més en aquest context on tothom està buscant llocs per entrar, espai per obtenir fàbriques, per afegir valor... I és aquí on crec que les TE poden fer un salt, perquè Barcelona i Tarragona, o València, que no té sortida ferroviària al port i això serà una limitació a mesura que el tràfic augmenta, s'estan saturant. I clar, a la zona de l'Ebre hi ha tren, hi ha espai i no hi ha saturació. Teniu una ocasió perquè moltes vegades l'últim que arriba podria fer les coses millor.

P: Per què us referiu al pacte del Majèstic? Té a veure amb què fos el president Jordi Pujol qui us presentés el llibre?

R: Aquell dia, a l'hora del cafè entre Pujol i Aznar van parlar dels traspàs dels ports. I ni que siga d'una manera semiautònoma, aquest traspàs ha acabat sent més important del que llavors es va veure. En la història moltes vegades són les casualitats les que t'acaben marcant tombos transcendents. La societat catalana sovint ha plantejat debats impossibles, com el del finançament autonòmic, molt difícils de guanyar. En canvi, per a mi, el pacte del Majèstic ha donat un gran fruit i així ho reconeixen els presidents dels ports que hi ha ara per l'autonomia parcial en la gestió dels ports que es va esgarrapar a última hora. Perquè això permet als catalans anar pel món a captar empreses i inversió multinacional que vol entrar per aquí. Crec que amb aquell cafè es va marcar un gol al centralisme espanyol, per la porta del darrere, que ni s'ho pensaven. Fixa't que avui en dia tot el turisme de creuers, amb els vols que genera, i tot el joc dels contenidors que estan entrant és una injecció de moral per a l'economia catalana. Pensem que Decathlon, que és una empresa francesa, tot i tindre pressions del govern francès per entrar per Marsella, ha decidit entrar per Barcelona. ■

ebredigital.cat

Per llegir l'entrevista íntegra, connecteu-vos a l'EBREDIGITAL.