

Ramon Tremosa

Aquest economista, autor del llibre «Estatut, aeroports i ports de peix al cove», avisa que Catalunya està perdent pistonada perquè no té unes infraestructures com cal i critica el finançament del nou Estatut

ANNA AGUILAR / Barcelona
● Sabeu allò de ser cornut i pagar el beure? Doncs sobre això va l'últim llibre de Ramon Tremosa, *Estatut, aeroports i ports de peix al cove* (Ed. 3i4, 2006), volum que tanca una trilogia encetada amb *L'espòli fiscal* (2004) i alimentada amb *Estatut de Catalunya, veritats contra mentides* (2006). Amb realitats i moltes xifres —no totes, perquè les balanques fiscals a hores d'ara encara són el secret d'estat guardat amb més zel—, el professor de teoria econòmica de la UB analitza el panorama que ens ha deixat el nou Estatut en matèria de finançament i infraestructures. Després de llegir el llibre ens queden clares dues coses. Una, que amb els aeroports i els ports no s'hi val a badar. I dues, que mentre des de Madrid ens munyen, els catalans busquem llet.

— Suposo que és conscient que amb els seus llibres ens fa posar de molt mal humor.

— «Home, de mal humor no! Això és com quan vas al metge i et detecta una malaltia incòmoda: ell fa la seva feina. Un economista

penso que també té una funció social, i a la vida a vegades acabes fent un paper que cinc anys enrere no hauries dit mai que faries. Tampoc pensava que el debat de l'Estatut duraria tant temps per a no res, o per a ben poc.»

— Potser hauria d'editar en castellà, perquè a l'Estat espanyol s'assabentessin dels greuges financers que patim els catalans.

— «No, no. El debat es perd o es guanya a Catalunya. Jo escric per a la meua gent. Primer siguem una nació, i si ho som, els espanyols ja ens traduiran.»

— Quina impressió li va causar la primera trobada oficial entre el president Rodríguez Zapatero i el president Montilla (l'entrevista es fa just dos dies després)?

— «Cap. Els catalans tenim el govern que ens mereixem, el president que ens mereixem, els recursos que ens mereixem i el finançament i l'aeroport que ens mereixem.»

— O ens els fan merèixer.

— «Bé, potser si tenim això és que no hi ha res més. El PSC ja

PERFIL

Ramon Tremosa i Balcells (www.ramontremosa.com), nascut a Barcelona el 1965, és professor del Departament de Teoria Econòmica de la UB. El 1999 es va doctorar amb una tesi sobre l'impacte de la política monetària. És autor de diversos llibres sobre economia catalana i de desenes d'articles en revistes acadèmiques internacionals i estatals sobre economia regional, política monetària i economia de la salut. És col·laborador del diari *Avui* i del setmanari *El Temps*.

fa 30 anys que és un zero a l'esquerra al Congrés dels Diputats, i això no canviarà. I més ara, quan el senyor Zapatero té problemes més greus, com el d'ETA. El senyor Montilla no té cap interès a crear problemes i, pel que sembla, el senyor Carod tampoc. Els partits miren massa pels seus interessos, i en aquest moment tenir sis partits al Parlament és un joc de sumar zero. Un anul·la l'altre i el país perd oportunitats: cada dia tenim unes infraestructures més envellides i més col·lapsades, però això sembla no preocupar la nostra casta dirigent.»

— Segons diu, amb l'Estatut actual l'estratègia de «peix al cove» que va utilitzar Jordi Pujol es presenta com l'única via per aconseguir més autogovern i finançament. Així doncs, dues edicions de tripartit no serviran de gran cosa.

— «No, no. Aquí sempre hem estat molt satisfets de no ser com els espanyols, que només tenen blanc o negre, PSOE o PP. Fins ara jo pensava que això era una bona cosa, però ara veig que als països normals, per als grans te-

mes, és molt més eficient un bipartidisme que no pas un parlament a la italiana, on manen tants partits que resulta ingovernable. El dos anys d'espectacle que hem tingut aquí amb l'Estatut per aconseguir tan poca cosa han erosionat greument el sistema català de partits. Això no és un país, ni tan sols una regió, perquè veient com els llombards van lluitar per aconseguir el *hub* de Milà o com Baviera lluita pels seus interessos en el context alemany, ja m'agradaria ser regió com ho són ells.»

— Diu que, per negociar, els catalans sempre depenem de les majories que hi hagi a Madrid. Si allà ara mana el PSOE, amb un president que té tant *talante*, i a Catalunya el PSC, com és que no podem aconseguir molt més del que hem aconseguit en 23 anys?

— «Jo penso que el PSC obtindrà menys que CiU. La prova del cotó de la mecànica autonòmica del sistema espanyol en aquests trenta anys de democràcia són els bascos. Quan han amenaçat de trencar l'*statu quo*, quan han posat el dret a l'autodetermi-

«EN SIS MESOS EL NOU ESTATUT JA HA QUEDAT CADUCAT, PERQUÈ HAN PASSAT TOTA UNA SÈRIE DE COSES QUE HAN DESMUNTAT TOTS ELS HIPOTÈTICS PUNTS FORTS»

nació en un programa electoral del PNB i han guanyat les eleccions, és quan l'Estat espanyol ha cedit el que ha fet falta. Els catalans, en canvi, encara anem del rotillo 'Que simpàtic és el Zapatero', i tant CiU com ja no diguem el PSC sempre diuen que sí a tot. Els regalem el pressupost a canvi de res, i ja sabem que qui no plora no mama.»

— **Per què ens va enganyar el conseller d'Economia, Antoni Castells, dient que tindríem tan bon finançament amb el nou Estatut si ara no podem quantificar aquesta millora?**

— «L'altre dia llegia unes declaracions seves en què deia: 'El nou finançament serà bilateral i multilateral alhora.' Evidentment, sense donar cap xifra. *Bilateralitat* vol dir reunions de cinc minuts a Madrid entre la Generalitat i el govern espanyol? *Multilateralitat* vol dir que quan Catalunya es reuneixi amb les altres autonomies veurà sempre superditats els seus interessos? Jo penso que en sis mesos el nou Estatut ja ha quedat caducat, perquè han passat tota una sèrie de coses que han desmuntat tots els seus hipotètics punts forts: des del col·lapse del Prat al juliol fins a les declaracions del secretari d'estat d'Hisenda, Carlos Ocaña, al desembre, dient que en el millor dels casos començarem a parlar del nou model de finançament a finals del 2008. Aquell mateix mes, d'altra banda, la Cambra de Comerç deia que el govern central el 2006 només havia liquidat, de tota la inversió pública pressupostada a Catalunya, una tercera part. Aquí ningú ha dit res ni ha demanat la dimissió de la ministra de Foment. En canvi, quan el PP en liquidava dues terceres parts, tot hom es posava les mans al cap. Antoni Zabalza, exsecretari d'estat d'Hisenda, ha publicat un document sobre el nou Estatut on diu que no hi ha res blindat i que, segons com es negociï, en el futur encara empitjorarem.»

— **Els catalans ens hem quedat amb una idea: paguem molt més del que rebem a canvi. Per què seria tan important conèixer les balances fiscals?**

— «Perquè estem parlant de xifres bilionàries. L'Estat avui té



Ramon Tremosa adverteix que l'Estat espanyol continua tenint la clau de la caixa dels principals impostos recaptats a Catalunya. / QUIM PUIG

més diners i un poder regulador més gran que mai. Els impostos i les cotitzacions a Espanya superen el 40% del PIB, per tant estem parlant de molts diners, i quan es té tant poder, la seva complicitat o indiferència pot afavorir o perjudicar molt un territori. Quant paga Catalunya en impostos? Aquesta xifra no se sap, però càlculs que he fet jo a partir de llibres publicats fa uns anys quan teníem dades ens fan parlar d'11 o 12 bilions de pessetes: 66.000 milions d'euros! Jo vull saber quant pago

i quin retorn tinc, perquè no tinc els trens, ni els aeroports, ni les autovies que em fan falta, els hospitals estan col·lapsats i l'escola pública ja no dóna per a més. Quan tot això veus que depèn del govern central, li demanes comptes, entre altres coses perquè té un dels millors sistemes informàtics del món i a mi em controla fins a l'últim cèntim. Si ell ho sap tot de mi, per què jo no puc saber res d'ell? I més quan vas per l'Estat espanyol: veus un festival de capital públic i tens mals pensa-

ments.»

— **Qui és el principal interessat que les balances fiscals no es coneguin?**

— «L'Estat espanyol, que ara ens les donarà cuinades a l'estil del Ferran Adrià. Ens ho donaran amb varies metodologies de càlcul: si poses les balances comercials pel mig i la balança turística, en teoria et compensarà... Tot pensat per marejar i despistar el personal, perquè això és una bomba desestabilitzadora molt gran del centralisme d'estat.»

— **Quan diu que ens ho donaran, està parlant d'algun termini en concret?**

— «Sí, jo crec que potser aquest any veurem balances fiscals. S'haurà de veure, però, si els professors d'universitat que les van calcular fa deu anys tindran accés a tota la informació.»

— **Amb la recaptació del 50% de l'IVA i l'IRPF i el 58% dels impostos especials, Catalunya representa que passa a ser per primer cop no receptora sinó contribuïdora neta del fons de suficiència estatal.**

— «Això és el que es va insinuar, però totes aquestes cistelles d'impostos són virtuals. Sense Agència Tributària pròpia que recapti, tot això no és real, perquè en el fons ells poden dir-te que aquest any s'ha recaptat tant d'IVA i que la quantitat que et toca és aquesta. L'article 206.3 ho diu clarament, i ho dic en castellà perquè és com s'han de llegir els articles del 201 al 223, els de finançament: «*Los recursos de la Generalitat seran ajustados en más o en menos para su contribución a la solidaridad. La solidaridad será fijada por el Estado.*» És a dir, tot això de què ens hem queixat tants anys, ara ho tens per escrit en el teu propi Estatut. Almenys el de Sau era genèric, encara no s'havia fet la Lofca (llei orgànica de finançament de les comunitats autònomes) i donava peu a la política de peix al cove. Ara, en canvi, amb l'Estatut ens han tancat totes les finestres i no ens deixen cap escletxa.»

— **I l'Agència Tributària creu que la veurem algun dia?**

— «No ho sé. Si ho mires bé, l'Estatut diu que el consorci paritari entre l'agència catalana i l'es-

«L'ESTAT AVUI TÉ MÉS DINERS I UN PODER REGULADOR MÉS GRAN QUE MAI. ELS IMPOSTOS I LES COTITZACIONS A ESPANYA SUPEREN EL 40% DEL PIB»

panyola 'podrà esdevenir' administració tributària única. No et diu que en un any n' 'esdevindrà', sinó que en 'podrà esdevenir' sense fixar cap termini. A més, no detalla quines funcions tindrà aquest consorci. Per tant, sobre aquest punt també sóc bastant escèptic.»

— **Vostè ha comentat que aquest podria ser l'últim Estatut de Catalunya. Per què?**

— «Perquè, d'aquí a uns anys, o bé ja serem una regió espanyola com Múrcia, que no plantejarà cap més problema i ja ens estarà bé tot el que diguin des de Madrid, o bé si la propera generació té ganes de fer una altra cosa diferent, directament la plantejarà. A la vista de l'actual presa de pèl de l'actual Estatut, la gent potser dirà que per ser com la Rioja, que ens ha copiat i contra-programat l'Estatut, no cal.»

— **Parlem d'aeroports. Al llibre diu que el pont aeri Barcelona-Madrid és el més rendible del món. Mentre això sigui així, l'aeroport del Prat té cap possibilitat de posicionar-se a escala mundial?**

— «A l'Estatut del Parlament hi constava el traspass dels aeroports, però aquest punt va caure en el tràmit parlamentari de Madrid. ERC en va fer bandera, i al final res de res. Zapatero va prometre una llei de descentralització que ha passat a millor vida amb l'excusa del problema basc i de les eleccions. Però aquest no és un tema identitari, sinó de gestió, que interessa la gent i interessa ara. Com que estem parlant d'AENA, que és poder espanyol de debò, el govern tira pilotes fora. I com que els catalans tampoc ens queixem ni hem fet cap manifestació per tenir un aeroport intercontinental... Tu pots anar de Girona a Londres per 10 euros, però per anar de Barcelona a Madrid n'has de pagar 300 de mitjana. És clar, com que al pont aeri el 80% dels passatgers són catalans que van i vénen—aquest any s'arribarà gairebé als 5 milions de passatgers—, Iberia el que no farà serà renunciar a això, que suposa un terç de la facturació total. AENA el que pensa és: 'Els catalans que paguin, que ja els està bé.' Per això tenim els vols intercontinen-

•
«*El senyor Montilla no té cap interès a crear problemes i, pel que sembla, el senyor Carod tampoc. Els partits miren massa pels seus interessos, i en aquest moment tenir sis partits al Parlament és un joc de sumar zero*»

•
«*Si el govern central ho sap tot de mi, per què jo no puc saber res d'ell? Imés quan vas per l'Estat espanyol: veus un festival de capital públic i tens mals pensaments*»

•
«*La T4 no serà mai rendible ni amortitzable, i només minimitzarà pèrdues si és l'única porta intercontinental de tots els espanyols*»

•
«*Tots els aeroports grans tenen baix cost, però també uns percentatges del 30 o 40% de vols intercontinentals*»

tals que ens mereixem.»

— **La situació pot canviar amb l'adjudicació de la nova terminal del Prat en els pròxims mesos?**

— «Hi ha opacitat total sobre els criteris que utilitzarà AENA per decidir quina companyia serà l'escollida per establir-se allà i quins vols són els que convenen al Prat. L'Estat s'hi gasta 1.500 milions d'euros ampliant l'aeroport i ningú està debatent qui hi podrà concórrer. Lufthansa fa molts anys que vol instal·lar un hub al Prat, entre altres raons perquè cada any es troba amb un milió de catalans que van a Munic o Frankfurt a buscar connexions intercontinentals. Fins ara, AENA li deia que no tenia lloc, que era veritat, però ara que s'amplia, perquè al Prat hi ha un dinamisme molt gran—no podien no ampliar-lo—, el que segurament farà AENA serà prioritzar una companyia que no prioritza el Prat: Clickair, participada i controlada per Iberia.»

— **I Clickair no té intenció d'oferir vols intercontinentals?**

— «Cap, i són precisament aquests els que ens convenen. Clickair només és de baix cost i vindrà només a ocupar el màxim espai perquè Lufthansa no pugui disposar del que li fa falta.»

— **I si Lufthansa s'establís a l'aeroport de Barcelona, quins efectes tindria sobre el pont aeri?**

— «Si Lufthansa pogués instal·lar un hub com el que té a Munic, arruïnaria amb quatre dies Iberia i tiraria enlaire el seu pont aeri i el model d'AENA de compensació d'aeroports. Per cert, tampoc tenim dades sobre el que guanyen els aeroports, perquè, és clar, els beneficis del del Prat van per finançar aeroports deficitaris de la resta de l'Estat i no són reinvertits per fer-hi arribar el metro o l'alta velocitat, ni per ampliar-lo o millorar-lo. En un futur, la competència entre aeroports d'Europa vindrà donada per l'accés a l'alta velocitat. L'aeroport Charles de Gaulle, el Londres-Heathrow... estan invertint els seus beneficis per finançar les seves connexions amb l'alta velocitat.»

— **Després hi ha la flamant terminal 4 (T4) de Bara-**

jas-Madrid.

— «Amb la T4, Iberia i AENA aposten només per tenir una única porta intercontinental a Espanya, que va d'acord amb la idea d'una única capital política, econòmica, financera i empresarial, que és a Madrid. Per això moltes multinacionals com Nestlé ja no han instal·lat cap seu global a Catalunya, per manca de connexions intercontinentals. Però sobre això de tenir una única porta intercontinental en aeroports no hi ha cap debat: els partits no pressionen, els empresaris no diuen res... Com diu Germà Bel, el que es decidirà al Prat és molt més important que l'Estatut, perquè marcarà l'economia catalana per a deu o vint anys. Fixa't en aquest quadre que va elaborar Bel.»

— **A veure...**

— «De vols intercontinentals amb freqüència setmanal, la temporada d'hivern del 2006, a Barcelona n'hi havia zero. A Madrid, 168. I a altres aeroports amb menys tràfic que el de Barcelona: Düsseldorf, 26; Dublín, 50; Munic, 155; Milà, 153... El de Barcelona aquest any superarà els 30 milions de passatgers i serà el setè aeroport europeu, superant el de Munic i el de Milà en volum de tràfic total. A Barcelona tot és baix cost o companyies regulars; de vols intercontinentals amb freqüència setmanal no n'hi ha—només amb freqüències esporàdiques hi ha onze connexions, que ara, amb la suspensió d'Air Madrid, han quedat reduïdes a set—. Tots els aeroports grans tenen baix cost, però també uns percentatges del 30 o 40% de vols intercontinentals. I tot això també són decisions polítiques. Si els catalans no som capaços de reaccionar en aquest tema, ja podem plegar per una temporada.»

— **A la T4 de Barajas s'hi han invertit més de 7.000 milions d'euros.**

— «La T4 no serà mai rendible ni amortitzable i només minimitzarà pèrdues si és l'única porta intercontinental de tots els espanyols. Ens demanaran solidaritat amb la T4, perquè tenen aquesta terminal immensa, desocupada en un 50%... Fan una T4 tan brutal que l'hem de pagar entre tots. Però és que, a més a més

del Prat, els grans perjudicats d'aquest model centralista també són Andalusia, les Canàries, les Illes Balears..., moltes altres autonomies que podrien fer front comú contra el centralisme de Madrid, que s'emporta dos terços de les inversions públiques en aeroports.»

— **En quin sentit?**

— «El Prat havia de ser com l'aeroport de Palma de Mallorca: 0% intercontinental, només turisme, creixement del 2% anual i 20 milions de passatgers. Però el Prat ha passat de 15 a gairebé 30 milions de passatgers en 10 anys, creix el 12%, és el sisè o setè aeroport europeu, entrarà en els 30 primers del món, i a més a més aquí encara hi ha demanda de business.»

— **De què té por el govern espanyol per no deixar entrar capital privat en la gestió dels aeroports?**

— «El govern central té por perquè en els últims anys a tot el món la tendència ha sigut que els aeroports es gestionin des del territori i s'han descentralitzat als governs regionals i locals. Els governs estatals no hi pinten res perquè els aeroports són instruments de dinamització econòmica del territori. Als EUA, Alemanya, França..., les cambres de comerç hi participen. El model aeroportuari espanyol—amb AENA com a únic gestor, participat al 100% pel govern central, sense sector privat—és un model únic a tot el món desenvolupat. Només el té Romania, que no és un país referent de res. Abertis està gestionant l'aeroport de Luthon i altres de fora, i en canvi no en pot gestionar cap d'espanyol. Això està igual com ho va deixar Franco.»

— **Una altra qüestió és la dels ports. Una de les dades que més sorprenen i a la vegada indignen és que el de Barcelona el 2005 hagués de pagar gairebé 8 milions d'euros després que el 2003 a Madrid algú es tragués de la màniga la llei de ports.**

— «Curiosament, tu mires les estadístiques del Ministeri de Foment i el port de Barcelona està doblant capacitat, és el port de l'Estat espanyol que més està invertint. Però això sembla que ho

«SI LUFTHANSA POGUÉS INSTAL·LAR AL PRAT UN 'HUB' COM EL QUE TÉ A MUNIC, ARRUÏNARIA AMB QUATRE DIES IBERIA I TIRARIA ENLAIRE EL SEU PONT AERI I EL MODEL D'AENA»



Tremosa defensa la necessitat que l'aeroport del Prat ofereixi vols intercontinentals si l'economia catalana no vol perdre oportunitats. / QUIM PUIG

pagui el ministeri, i no hi ha ni un duro de diner públic en les obres dels ports de l'Estat, amb l'excusa que això es va transferir parcialment. El port de Barcelona s'està ampliant amb beneficis propis i amb recurs al deute; només té alguna ajuda dels fons de cohesió.»

— I per què es va fer, doncs, aquesta llei?

— «El pacte del Majestic, del 1996, ha sigut un èxit d'autonomia parcial dels ports, perquè el port està creixent molt, pot fer acció comercial, pot captar operadors privats... Tot això segurament perquè a Madrid no hi ha ni mar ni port. La llei de 2003, però, es va fer precisament en veure que molts ports, no només el de Barcelona, han anat guanyant au-

tonomia i decisió, fent-ho millor que si tot es fes des de Madrid. Aleshores, a la vista de les demandes perifèriques de traspàs de ports, es fa una nova llei per deixar clar qui mana, per recordar qui pot fixar discrecionalment nous conceptes de solidaritat. Qui té el poder, el manté.»

— No obstant això, després aquest esforç que fa el port de Barcelona es veu frenat per la falta d'infraestructures ferroviàries que permetin fer arribar de manera eficient les mercaderies a tot Europa.

— «Els accessos ferroviaris amenacen de fer completament inútil tot aquest esforç per doblar la capacitat del port de Barcelona. De què serveix ampliar el port si no pots donar sortida a les merca-

En terra de ningú

● «Aquest país és com una pime familiar: l'avi la funda, el pare fa tots els possibles per expandir-la i el nét, amb tota la irresponsabilitat del món, se la carrega. Però a vegades fa falta que les situacions s'acabin d'espalliar perquè es puguin redreçar.» Ramon Tremosa deixa anar aquest missatge optimista per treure'ns el coragre que ens ha deixat l'entrevista. «Malgrat tot, mira com tira l'economia catalana!», diu, i a tall d'exemple esmenta el grup de distribució alimentària Bon Preu i les vinyes de la masia Vilarrasa de Taradell (Osona).

Ramon Tremosa es vol mantenir en l'equidistància, com ara agrada dir-ne, respecte als partits polítics, encara que això no li és fàcil. «Estar en terra de ningú és bonic però també és dur, i en els pròxims anys encara ho serà més. M'he trobat signant llibres i gent que ha vingut i m'ha preguntat: 'Tu ets d'ERC?', 'Ets de CiU?' Com dient-me: 'Si em respon que no, no em quedo el llibre.'» Això sí, també li consta que entre els seus lectors hi ha hagut algun directiu madrileny interessat en el que diu i com ho diu. A raig. / A.A.

deries que t'arriben perquè no tens doble ample de via ni doble via? Saps per què el govern valencià ara s'apunta a l'arc mediterrani, quan fa més de 70 anys que experts i estudis ho justifiquen?»

— No. Per algun interès, segurament.

— «Perquè la Ford d'Almussafes ha dit que si en cinc anys no té un tren de mercaderies, se'n va. I això genera el 6% del PIB valencià.»

— Per què ha volgut escriure aquest llibre?

— «Per fer una foto d'un moment concret. M'interessa consensuar un relat perquè si d'aquí a quinze anys una nova generació intenta una altra cosa tingui una diagnosi clara de com i per què ha acabat així tot aquest procés.»

«ELS ACCESSOS FERROVIARIS AMENACEN DE FER COMPLETAMENT INÚTIL TOT AQUEST ESFORÇ PER DOBLAR LA CAPACITAT DEL PORT DE BARCELONA»