



ENTREVISTA

“La logística es la tabla de salvación de la economía de Cataluña”

Aitor Vieco Barcelona

■ El profesor de Teoría Económica de la Universitat de Barcelona, Ramon Tremosa, presentó la semana pasada *Catalunya serà logística o no serà* (Ediciones 3i4), un título provocador que pone sobre el tapete las oportunidades de crecimiento que supone este sector para la economía catalana. Para el profesor de Teoría Económica, el futuro de la economía catalana pasa, ineludiblemente, por la logística y propone a Flandes como modelo de crecimiento. “Hoy en día, sin logística, no hay industria”, concluye Ramon Tremosa.

¿Cuáles son los principales riesgos para la economía catalana?

Cataluña tiene dos riesgos, que también coinciden con otras regiones españolas. Por un lado, la deslocalización industrial afecta a toda Europa, pero en Cataluña puede ser mucho más intensa por dos motivos. En primer lugar, porque no tiene un espíritu cooperativo y no es tan potente como en el País Vasco. En segundo lugar, porque no tenemos un poder tributario propio. El legislador del impuesto de sociedades está en Madrid y legisla de manera única para territorios muy desiguales. En cambio, todo el federalismo fiscal reconoce que la proximidad del legislador es clave para ser sensible a las necesidades de la empresa. El segundo riesgo, producto de la ampliación de la Unión Europea hacia el Este, corresponde al desplazamiento del centro de gravedad del continente y, por tanto, se aleja de la Península Ibérica.

¿Qué importancia tiene la logística para el desarrollo económico?

Holanda, Flandes o Singapur son territorios que no han abandonado su industria, sino que la han mejorado y la han reforzado. Son líderes logísticos. Aquel dilema entre industria o logística es falso y está superado, es un debate *preglobalización*. Hoy en día, sin logística no hay industria. La globalización es imparable. Aumenta el movimiento de personas, mercancías e información y la logística es, sencillamente, una organización eficiente de estos tráficos crecientes. Por tanto, serás logístico o no serás. Ésta es la conclusión a la que he llegado. Los prejuicios de ciertos ayuntamientos o sindicatos sobre la logística demuestran una desinformación total sobre cómo funciona la eco-



Sin las infraestructuras adecuadas, Cataluña puede convertirse en una isla, según Tremosa

nomía global. La logística es la tabla de salvación de la economía catalana.

¿Qué papel juegan las infraestructuras en este panorama global?

Las infraestructuras tienen que estar pensadas en clave global, no de forma radial. El futuro AVE entre Barcelona y Madrid no aporta nada. Ha costado 12.000 millones de euros, pero si ya tenemos el mejor puente aéreo del mundo, el más denso y rendible, no sirve de nada el tren de alta velocidad. Los empresarios para ir a Nuevos Ministerios o al recinto ferial de Ifema seguirán utilizando el puente aéreo, porque están fuera del centro de Madrid. El diseño radial de infraestructuras pensado para reforzar Madrid, como si España fuera una isla, no

aporta nada. La apuesta catalana tiene que ser un puerto intercontinental, una tercera pista sobre el mar en El Prat y un tren de mercancías hacia Europa. Sin estas infraestructuras, Cataluña no tiene posibilidades de crecer en el mundo global y se convertirá en unas nuevas Illes Balears, sólo turismo.

¿Cómo puede evolucionar la gestión de las infraestructuras?

Hacia modelos público-privados o privados. El ente aeroportuario Aena, hasta hace cuatro años, no perdía dinero y nadie le cuestionaba. Ahora, ha triplicado el presupuestos con la construcción de la T-4 de Barajas, el Pablo Picasso de Málaga, está haciendo aeropuertos en Logroño y Huesca, con un tráfico de 100.000 pasajeros, con lo

que siempre serán deficitarios. ¿Quién estará dispuesto a sacar de la sanidad o de la enseñanza pública 12.000 o 15.000 millones de euros para pagar el agujero de unos gestores ineficientes, cuando todos los aeropuertos del mundo son gestionados de forma independiente o de forma público-privada? Si Aena está perdiendo dinero y hace unas inversiones desahoradas para reforzar el centralismo de Madrid, soy el primer interesado en dinamitar eso. Si el Estado no es tan competente como el sector privado, fuera el Estado, porque está perjudicando.

Usted establece comparaciones con Flandes en su libro, ¿debe ser el modelo para Cataluña?

Flandes es tan grande como la pro-

“En la gestión de infraestructuras si el Estado no es tan competente como el sector privado, fuera el Estado, porque está perjudicando”

vincia de Lleida y exporta cuatro veces más que Cataluña. Este territorio tiene como pilares económicos los mismos que la economía catalana (el sector del automóvil, químico, farmacéutico y agroalimentario), pero con una diferencia: está un paso por delante en valor añadido. Los flamencos importan productos semielaborados, los descargan e incorporan valor al producto.

Flandes exporta un 30% más que toda España. Si la región flamenca fuera un país sería la décimo tercera potencia económica del mundo. Es el primero del mundo en el sector del automóvil y el segundo en el sector químico. Ocho fabricantes de vehículos tienen fábrica en Flandes y siete, que no cuentan con una factoría, poseen una planta logística. Por otro lado, en el sector químico, de las veinte mayores multinacionales, diez tienen sede en Flandes y las otras centros logísticos.

La concentración de multinacionales en este territorio revierte positivamente en la inversión en Investigación y Desarrollo (I+D) en las universidades. Cataluña será logística o no será. Si Cataluña no juega a la logística por prejuicios ideológicos o por lo que sea y si participan otras regiones vecinas como Marsella o Valencia, acabaremos como una isla.

¿Cómo ser un polo logístico y ser sostenible al mismo tiempo?

Las nuevas tecnologías y el progreso técnico permitirán, a veinte años vista, que el tráfico de camiones y de barcos sea totalmente sostenible. Por tanto, Cataluña tiene la posibilidad de convertirse en base logística global sin tener que pagar los peajes que ha pagado Flandes en términos de contaminación

Flandes no ha conseguido solucionar los problemas de congestión...

Las autopistas de noche están vacías. En el futuro, la logística, que cada día está más informatizada y es más productiva, permitirá que circulen de noche camiones de más de dos contenedores con piloto automático. Unos vehículos que no contaminarán y que serán poco ruidosos. El tren es muy importante pero el camión es imbatible e insustituible y ya se han puesto en marcha grandes inversiones para mejorar su situación. ■

LIBRO

‘Catalunya serà logística o no serà’ ahonda en la necesidad de potenciar el sector logístico

■ El libro *Catalunya serà logística o no serà* presenta una tesis muy clara, que el propio autor, Ramon Tremosa, nos recuerda: “La logística es la tabla de salvación de la economía catalana, no una tabla, sino la tabla”. Para sustentar esta contundente afirmación, Tremosa desgrana en la primera parte de su última obra el potencial de este sector en Cataluña y establece comparaciones con

la región de Flandes, entre otros. El profesor de Teoría Económica de la Universitat de Barcelona sostiene que el modelo flamenco es el que debe seguir Cataluña.

La segunda parte del libro está focalizada en la situación de las infraestructuras de transporte en el territorio catalán. Tremosa disecciona las limitaciones de los actuales modelos de gestión centralizada aún

vigentes en la España autonómica y propone un cambio de enfoque. Tremosa destaca el crecimiento de los aeropuertos catalanes, a pesar de la gestión de Aena, y analiza sus oportunidades como futuro aeropuerto intercontinental. En cuando a los puertos, constata su dinamismo y señala como prioridad su conexión a Europa con un eficiente tren de mercancías. ■



Es prioritario la conexión ferroviaria de los puertos catalanes con Europa