

ENTREVISTA A RAMON TREMOSA, PROFESSOR DE TEORIA ECONÒMICA DE LA UB

“Si Catalunya no fa una aposta decidida per la logística s’anirà balearitzant”

El caos de Rodalies ha posat de manifest el precari estat d’algunes infraestructures a Catalunya, fruit d’un dèficit inversor persistent que amenaça la competitivitat de l’economia catalana just en un moment en què el món avança a marxes forçades cap a una economia global, en la qual els intercanvis de tota mena seran més intensos. És en aquest context, que el professor Tremosa fa una aposta decidida per la logística com a taula de salvació de l’economia catalana.

JAUME RIERA

Al seu últim llibre, diu que Catalunya serà logística o no serà. Tenint en compte que la distribució depèn de les xarxes de comunicació, és a dir, de les infraestructures, podríem dir que Catalunya té mala pesa al teler?

Catalunya té dos riscos. D’una banda, la deslocalització industrial afecta a tota Europa, però a Catalunya pot ser molt més intensa per dos motius. En primer lloc, perquè no té un esperit cooperatiu fort i en segon lloc, perquè no tenim un poder tributari propi. El legislador de l’impost de societats està a Madrid i legisla de manera única per territoris molt desiguals. El segon risc, producte de l’ampliació de la Unió Europea cap a l’est, correspon al desplaçament del centre de gravetat del continent i, per tant, s’allunya de la Península Ibèrica.

Això implica un canvi de model econòmic?

El dilema entre indústria o logística és fals i està superat, és un debat preglobalització. Avui dia, sense logística no hi ha indústria. La globalització és imparabile. Augmenta el moviment de persones, mercaderies i informació i la logística és, senzillament, una organització eficient d’aquests tràfics creixents. Encara es té una visió marxista i endarrerida d’allò que és la logística, que és la taula de salvació de l’economia catalana.

Les carreteres catalanes poden assumir aquest increment del tràfic de mercaderies?

Les noves tecnologies i el progrés tècnic permetran, a vint anys vista, que el tràfic de camions i de vaixells sigui totalment sostenible. En el futur, la logística, que cada dia està més informatitzada i és més productiva, permetrà que circulin de nit camions de més de dos contenidors amb pilot automàtic. Uns vehicles que no contaminaran i que seran poc sorollosos. El tren és molt important



Ramon Tremosa és molt crític amb el tracte rebut per Catalunya per part de l’Estat a nivell d’inversió. / DAVID FERNÁNDEZ

però el camió és imbatible i insubstituïble i ja s’han engegat grans inversions per millorar la seva situació. No es tracta de fer un país d’asfalt. La logística implica una organització eficient i racional del transport de mercaderies.

Diu que el model a seguir és Flandes?

Flandes és tan gran com la província de Lleida i exporta quatre vegades més que Catalunya. Aquest territori té com a pilars econòmics els mateixos que l’economia catalana (el sector de l’automòbil, químic, farmacèutic i agroalimentari), però amb una diferència: està un pas per davant en valor afegit. Els flamencs importen productes semielaborats d’Àsia, els descarreguen i incorporen valor al producte.

Flandes exporta un 30% més que tota Espanya. Si la regió flamenca fos un país seria la tretzena potència econòmica del món. La concentració de multinacionals en aquest territori reverteix positivament en la inversió en Investigació i Desenvolupament (I+D). Per exemple, les universitats de Flandes són líders mundials en nanotecnologia. Si aquí fóssim una porta logística, potser vindrien més multinacionals

de sectors com el químic i les universitats catalanes podrien tenir grups de recerca vinculats a aquestes multinacionals.

L’entrada en funcionament de l’AVE encara reforçarà més la dependència de Catalunya respecte a Madrid?

Les infraestructures han d’estar pensades en clau global, no de forma radial. El futur AVE entre Barcelona i Madrid no aporta res. Respon a un esquema del segle XIX que pretén convertir totes les ciutats d’Espanya en barris de Madrid, a més no és compatible amb el tràfic de mercaderies a causa de la seva alta velocitat. S’ha fet per vertebrar un Estat no prou vertebrat per als alts funcionaris de l’Estat. El que necessitem és anar al món i no anar a Madrid per altres mitjans.

Per altra banda, els empresaris per a anar a Nuevos Ministeris o al recinte firal d’Ifema seguiran utilitzant el pont aeri, perquè estan lluny del centre de Madrid.

L’aposta catalana ha de ser un port intercontinental, una tercera pista sobre el mar al Prat i un tren de mercaderies cap a Europa. Sense aquestes infraestructures, Catalunya no té possibilitats de créixer en el món global i s’anirà balearitzant.

“Encara es té una visió marxista i endarrerida de la logística, que és la taula de salvació de Catalunya”

“L’AVE respon a un esquema del segle XIX que pretén convertir totes les ciutats d’Espanya en barris de Madrid”

Mentre El Prat segueixi en mans d’AENA té alguna possibilitat d’esdevenir el hub del sud d’Europa?

AENA vol impedir com sigui els vols intercontinentals des del Prat, però allò que l’Estat ens nega ho tindrem gràcies al mercat. Encara més, gràcies al turisme de creuers. Barcelona, enguany, serà el primer port europeu en creuers i el novè del món, amb un creixement de més del 20% anual. Ara hi ha 500.000 turistes nord-americans que volen facturar la maleta a Miami i trobar-se-la al vaixell al port de Barcelona. I d’aquí a cinc anys també hi haurà

500.000 xinesos que voldran venir al port de Barcelona i tindrem vols directes amb Pequín i Xangai.

Hi ha interessos per fer del port d’Algesires la porta d’entrada de les mercaderies a l’Estat?

Puertos del Estado té una tarifa única per a tots els ports que controla, de manera que prohibeix que el port de Barcelona pugui competir amb València o Algesires mitjançant una política de preus atractius. Però què passarà quan el port de Tànger sigui operatiu? Doncs que Maerks, que opera a 50 ports de tot el món, exigirà descomptes del 50% a la tarifa portuària per continuar operant a Algesires com a condició per a no traslladar la càrrega i descàrrega a Tànger. A Maerks aquests esquemes centralitzats jacobins els fan riure. Que Maerks pugni per una rebaixa de les tarifes és l’expressió de la topada entre el mercat global i l’Estat espanyol. I aquesta topada ens dona esperança, perquè els catalans ens podríem salvar.

La disposició adicional tercera de l’Estatut és prou garantia d’inversió justa a Barcelona?

És insuficient. És una solució estètica per sortir del pas. A més, la inversió en infraestructures a Catalunya ha de ser major al seu pes al PIB espanyol, perquè és una regió de pas i de connexió amb Europa.

Primer el president Montilla, després Foment..., almenys ara sembla que hi ha una major pressa de consciència del problema?

Catalunya té un problema que es diu alts funcionaris de l’Estat, un col·lectiu que aplega unes 20 mil persones. Els ministres estan de pas, però els alts funcionaris són inamovibles i els és igual qui mani. És una bona notícia que ara s’hagi reconegut el problema com un pas previ per aspirar a solucionar-lo. Caldrà un consens global a Catalunya per canviar la situació.