

A qui va dirigit el llibre?

He volgut fer un llibre per poder explicar a la meua mare cap a on va el món, què és la globalització, què suposa, quins riscos planteja per a Catalunya i quines oportunitats se li presenten. He fet servir un llenguatge planer per poder arribar a un lector interessat però no necessàriament llicenciat en economia.

Té un títol contundent.

Per escriure el llibre he fet quinze entrevistes a empresaris que inverteixen a l'estranger, que són els que saben més bé com va el món, i he anat descobrint fins a quin punt la logística és important, no només per a la indústria, sinó per a tota l'economia. La globalització suposa un creixement de tràfic de persones, de mercaderies i d'informació, i la logística és l'organització eficient de tots aquests tràfics creixents, la qual cosa ens porta a parlar d'infraestructures. Els països més avançats del món, com Holanda o Singapur, són líders logístics i porten molts anys invertint en infraestructures.

En aquest sentit, en quina situació es troba Catalunya?

Pel que fa a les infraestructures, Catalunya encara està subdesenvolupada. No té aeroport intercontinental, no té tren de mercaderies amb Europa ni d'alta velocitat, ni prou carreteres nacionals, sort en tenim de l'autopista de peatge, la AP-7. I encara l'Estat espanyol ens fa infraestructures per portar-nos més ràpidament a Madrid: amplia l'aeroport del Prat i els millors espais de la millor terminal es donen a Iberia per potenciar el pont aeri, i es gasten 12.000 milions d'euros amb un TGV per portar-nos a Madrid.

Aquest barceloní expert en economia és professor del Departament de Teoria Econòmica de la Universitat de Barcelona, on també exerceix d'investigador. Les arrels de la seva dona i una amistat de més de vint anys amb Lluís Recoder l'uneixen amb la nostra ciutat. Tremosa va participar en l'últim recital Coll Favà: el barri dels poetes, en el qual va llegir textos de Màrius Torres, de qui és un gran admirador.



“Des del punt de vista de les infraestructures, Catalunya encara està subdesenvolupada”

No ens porten ni a València ni a Bilbao ni a Europa. Ara bé, des del punt de vista de les oportunitats globals, Catalunya es troba com Flandes abans del Pla Marshall.

A què es refereix?

Flandes, una regió de Bèlgica, ha estat durant els últims 300 anys un territori pobre de petits agricultors i comerciants. Amb el Pla Marshall dels anys cinquanta, els EUA van fer grans inversions a Europa, i Flandes va passar, en vint anys, de territori agrari a primer *cluster* automobilístic del món, segon *cluster* químic, amb les millors universitats en alguns camps d'investigació, com la nanotecnologia. Tot això va ser possible perquè Flandes es va convertir en porta d'entrada del comerç intercontinental Amèrica-Europa. Catalunya avui dia està en disposició de ser porta d'entrada del comerç asiàtic amb Europa. És un tràfic que es duplica cada cinc anys i que actualment fa tres dies més de volta per acabar descarregant als ports de l'Atlàntic. Hi ha grans empreses globals que volen entrar aquestes mercaderies per Barcelona, Tarragona o València, per reduir costos.

Això és una bona notícia.

Tenim un Pla Marshall en potència que hauríem de saber aprofitar. Però abans necessitem una connexió dels ports de Tarragona, València i Barcelona amb Europa, i un aeroport intercontinental a Barcelona. Hi ha grans empreses globals disposades a finançar-les via concessió, però al govern espanyol sembla que no li interessa. Una Catalunya potent i oberta al món pot plantejar-se algunes preguntes inquietants en un estat encara tan centralitzat com el nostre.