

Ramon Tremosa\*

Entrevista

# “Cal tenir clar que Catalunya serà logística o no serà”

**MIRALL** • “Una regió equiparable com Flandes ha trobat la clau del desenvolupament sabent esdevenir porta d'entrada” **LLIÇÓ** • “A l'Espanya autonòmica qui no plora no mama: per això cal fer soroll”

**PREDICCIÓ** • “La T-Sud no s'atorgarà en clau catalana sinó per elevar el preu d'Iberia” **Per: Marga Moreno**

**A**vui mateix parlarà en el fòrum SantCugatTribuna. Tot i que encara té en marxa el llançament del seu llibre *Estatut, aeroports i ports de peix al cove*, Ramon Tremosa ja està elaborant noves propostes, que aquesta vegada han trobat en la regió de Flandes un bon exemple per emmirallar una nova Catalunya, amb una bona estratègia de desenvolupament.

## Què té Flandes que encara no tinguem?

Han desenvolupat el seu potencial logístic. He vist com un català que importa fruita tropical s'estima més fer entrar el seus productes pel port d'Anvers, perquè el de Barcelona no està prou preparat. Els flamencs són conscients que la logística és una de les parts més importants de la cadena de valor d'un producte.

## I quines condicions té el Principat per convertir-se en la Flandes del sud?

Tenim economies molt semblants, amb sectors coincidents. El futur passa per esdevenir porta d'entrada, i Catalunya serà logística o no serà. Flandes s'ha convertit en el primer clúster automobilístic del món, amb més concentració que Michigan, a Detroit. En un territori com la demarcació de Lleida, hi ha vuit multinacionals, i, tot i que sis no hi tenen fàbrica, totes hi han instal·lat seu logística. És el nirvana. S'hi produeixen economies d'aglomeració, que donen beneficis i millores de productivitat, perquè les noves tecnologies es difonen més ràpidament i és més fàcil trobar treballadors. I en una segona fase es pot impulsar una indústria que afegeixi valor als productes que hi arriben. En canvi, aquí no hi ha clúster, sinó un parell o tres de multinacionals, i sempre amb l'amenaça de la deslocalització. Si esdevinguéssim porta logística, mai més no hauríem de patir per si Volkswagen se'n va.

## Hi ha, doncs, molta feina a fer, perquè per no tenir no hi ha ni pressupost per al tren de mercaderies del port...

Des de Madrid s'està impulsant Aragó com a plataforma logística, i el PP sempre ha mirat cap al port de València en detriment del de Barcelona. No tan sols hi ha manca de complicitat amb la capital de l'Estat, i, tot i que ara teòricament no podem acusar el govern central d'atacar-nos, s'aposta per altres plataformes.

**El govern català, però, assegura que**



Ramon Tremosa, l'expert convidat d'avui al SantCugatTribuna, fotografiat a la Facultat d'Econòmiques de la Universitat de Barcelona ■ TAUMH

## AENA “farà bondat” en l'adjudicació de la T-Sud del Prat a una aliança que ens convingui.

Lamentablement, crec que veurem com l'assignació de la terminal no es farà pensant en l'estratègia que convé a l'economia catalana sinó que s'atorgarà a Oneworld per maximitzar el preu de venda d'Iberia i per omplir les butxaques dels seus accionistes: Caja Madrid, El Corte Inglés i BBVA. I això ho farà un govern d'esquerres espanyol.

## Tot i que últimament pren força l'opció de British, Iberia també està sent festejada per Lufthansa, líder de Star Alliance. Pot ser la solució?

Sí té èxit, sí. Almenys no estarem pitjor que ara. En comprar Swissair, Lufthansa ha facilitat l'obertura de dos hubs a Suïssa. De tota manera, l'adjudicació de la T-Sud no és irreversible. Un gestor privat o descentralitzat ho podria canviar tot.

## Però tampoc s'ha concretat com serà la nova gestió compartida...

I tant que sí. AENA ja ha dit que en

tindrà un 51% com a mínim. Qui no ho ha concretat és el govern català.

## Què hi aportaria una gestió privada?

Jo crec que seria el millor. Com que AENA està en números vermells després de construir la T-4, potser d'aquí a un temps, quan s'hagin de treure diners per tancar el forat del gestor aeroportuari, el debat sobre el canvi de model s'obrirà amb força.

## Vostè ha comentat que potser és el moment de recuperar la vella proposta de desplaçar l'aeroport cap al mar.

Ja n'hi ha precedents a l'Àsia. Els grans aeroports estan saturats i no tenen marge per créixer. Estan envoltats de població, vies, autopistes... I els vols aeris a la nit estan restringits per qüestions de seguretat. El Prat es podria ampliar sobre un litoral que tan sols té 15 metres de profunditat amb una obra que es podria fer via concessió i que donaria un aeroport sense problemes d'horis ni sorolls. Paral·lelament, es podrien alliberar les actuals instal·lacions per destinar-les a logística.

## PERFIL:

### Consciència econòmica

La seva bibliografia és imprescindible per a qualsevol que estigui mínimament interessat pel desenvolupament econòmic de Catalunya. Col·laborador habitual de les pàgines de l'AVUI, Ramon Tremosa ha estat pioner a l'hora d'aportar dades en temes cabdals com les balances fiscals o sobre els frens al potencial econòmic del Principat i l'arc mediterrani.

## Quina valoració fa de l'acte del 22 de març a l'IESE?

Posa de manifest que a l'Espanya autonòmica qui no plora no mama. El president Maragall va dir que el victimisme s'havia acabat, i al cap de nou mesos es feia l'acte més reivindicatiu i victimista dels últims temps. Hi ha massa en joc, i en el tema d'infraestructures la parcialitat del govern central és molt més clara que en el finançament, que és una qüestió més tècnica.

## Però en infraestructures, el govern central hauria d'entendre que el resultat final no és de suma zero, com en el finançament...

Madrid té un projecte de capital única, econòmica, financera, política, empresarial, de fires... Un model com l'alemany, amb quatre o cinc hubs, no interessa. Ja ho va dir el president de Lufthansa: és que, en igualtat de condicions, Barcelona guanyaria Madrid. ■

\* Ramon Tremosa és professor de teoria econòmica a la UB