

Especial Catalunya i els reptes de futur

Mirant cap a la Mediterrània

RAMON TREMOSA, PROFESSOR DE TEORIA ECONÒMICA DE LA UB I AUTOR DEL LLIBRE *CATALUNYA, PAÍS EMERGENT* (EDITORIAL 3 I 4)

“En vint anys hem passat del no-res a ser el ‘número 1’ de la Mediterrània”

La Mediterrània serà el nou espai de referència del comerç mundial en el segle XXI, i Catalunya hi ocupa un lloc privilegiat. Ara només cal que ens preguntem què volem ser de grans i ens llancem a aprofitar l'oportunitat. Sota aquest punt de partida –per una vegada, optimista–, el professor Ramon Tremosa projecta reptes de futur al seu llibre *Catalunya, país emergent* (Edicions 3 i 4).

AURELI VÁZQUEZ

Quines són les oportunitats i potencialitats de Catalunya al segle XXI?

L'any 1995 Catalunya estava fora del mapa del comerç marítim entre continents i avui dia és el líder a la Mediterrània en tràfic de contenidors. Al segle XXI, la Mediterrània serà el mar més important en volum de comerç. Gràcies a què? A que Àsia serà la fàbrica industrial del món en el segle XXI, i a que els europeus amb euros serem el principal mercat comprador. Per què trien aquests ports Ikea, Volkswagen, Sony o Decathlon? Perquè els ports catalans i valencians tenen al seu darrere una regió industrial capaç d'afegir valor als productes semielaborats que es fabriquen a Àsia amb destinació a Europa.

Quins són aquests sectors d'alt valor afegit a Catalunya?

Automòbil, químic i farmacèutic, agroalimentari, maquinària i material elèctric. El model és Flandes, que primer importa semi-elaborat, descarrega, incorpora valor, acaba el producte i l'exporta. I Flandes està creixent molt!

Anem per bon camí per aprofitar aquesta oportunitat?

Sí, perquè afortunadament no depèn de nosaltres. Valencians i catalans són els únics ports que poden afegir valor a la Mediterrània occidental, Algesires i Marsella no ho poden fer. Per a Marsella, el pas de contenidors és un pas de camions i prou. Per a Barcelona, en canvi, és transpor-



El professor Tremosa, a la biblioteca annexa al seu despatx de la UB. / FOTO: D. FERNÁNDEZ

En només 10 anys, ara els ports de referència són Barcelona i València

tar un càrrega de televisors a Viladecavalls, per exemple. I qui diu Sony a Viladecavalls diu Volkswagen a Martorell, Ficos a Sabadell i molts més exemples. L'any 1995 estàvem fora del mapa i al 2007 Barcelona i València són líders en tràfic de contenidors. Els grans operadors de comerç global s'han adonat i demanen això i molt més: el tren de mercaderies. Afortunadament, qui està finançant l'ampliació del port de Barcelona és la xinesa Hutchinson, el primer operador mundial movent contenidors. Per

això, quan s'acabi l'ampliació, si el tren de mercaderies no està fet, seran ells qui reclamaran. I també Volkswagen pressionarà perquè li interessa, i això és bo.

Ara, doncs, en què podem millorar?

El Govern espanyol inverteix com si Espanya fos una illa: inverteix poc a Catalunya i serveix per portar-nos més ràpidament a Madrid (AVE, T-Sud). El mercat global, en canvi, ens diu que pensem en clau de mapamundi. Els nostres ports, afortunadament, estan entrant en els mapes globals. I pel mateix motiu no podem posar barres als camions els caps de setmana: més aviat s'hauria de reservar la Ronda del Litoral de nit per als camions!

O sigui que el port és el nostre principal actiu?

El port és el nostre or, el nos-

tre petroli. I això ho hem de tenir clar: de la mateixa manera que no plantaríem enciams sobre un jaciment de petroli, no podem descuidar el port per fer altres coses. De la Ronda del Litoral cap a baix, tot per al port! Potser en vint-i-tres anys de CiU a la Generalitat, el millor que van fer va ser l'autonomia parcial de ports del pacte del Majestic de 1996. En tot cas, ha estat el principi de l'emergència portuària de Catalunya: del no res... a ser el número 1 de la Mediterrània. En només 10 anys, ara els ports de referència són Barcelona i València.

Marsella és ara el nostre principal competidor?

No, perquè ara és un port diferent, que no és capaç d'aportar valor afegit a productes industrials. Hi ha pastís per a tothom, els ports no donen a l'abast: en els últims 20 anys, el tràfic Àsia-Europa s'ha duplicat cada cinc anys.

Ja és un clàssic criticar l'estat de les infraestructures a Catalunya. Quin és el seu diagnòstic?

Catalunya té un lloc molt clar en el nou món globalitzat. Si ve un consultor flamenc i li dius que ets català, et dirà: quina sort, estàs en el millor moment. Hem d'aixecar els ulls del mapa per adonar-nos-en! Per què Ikea tria Valls? No és casual. I el mateix ho veiem amb els creuers: Barcelona serà, l'any 2008, el quart port del món i pot ser el primer en quatre anys. I això és turisme de poder adquisitiu.

I l'aeroport, està a l'alçada? Al seu llibre vostè parla de 'obstacle i oportunitat'...

El que no està a l'alçada és AENA! En lloc de reservar la millor terminal de l'aeroport per als vols intercontinentals, dels EUA per exemple, el que fa és relegar les companyies nord-americanes a la terminal vella. La gràcia és que gràcies al port i al turisme de creuers hi ha vols directes als EUA, cada cop més. I això és clau per a la Fira, per a les escoles de negoci, per a les multinacionals... Per més que el Ministeri no vulgui vols directes des de Barcelona, el mercat és el mercat.

Un altre capítol del seu llibre parla de l'euro com a divisa global del segle XXI. A què es refereix?

Als Estats Units hi ha un dèficit comercial brutal que costa molt de corregir. Ara tu compres deute públic nord-americà a 10 anys en dòlars? Els àrabs volen cobrar el petroli en euros. Els Rolling Stones i Naomi Campbell volen contractes en euros! L'escenari més probable a cinc anys vista és un euro més fort encara. Per tant, el més probable és que l'euro sigui la moneda global de referència al segle XXI.

Però això afectarà les exportacions catalanes...

Bé, per això al port de Tànger ja hi ha instal·lades 50 empreses catalanes. Aquí només hi fan el disseny i el valor afegit i allà fabriquen. I cap problema!