

“El futur econòmic de Catalunya penja del tren de mercaderies”

Ramon Tremosa (Barcelona, 1965) és professor de Teoria Econòmica de la Universitat de Barcelona. El 13 de novembre presentarà ‘Catalunya serà logística o no serà’ (Edicions 3i4), un treball que Tremosa defineix com un llibre de reflexió estratègica de país a termini mitjà, escrit en clau econòmica.

Tuleu el llibre *Catalunya serà logística o no serà*. Quina és la tesi de partida?

—Parteixo del fet que a Catalunya hi ha una deslocalització industrial més intensa que en alguns altres països i regions veïnes, a causa d’una menor tradició cooperativa i de no tenir un poder tributari propi.

Si no produïm, la solució és distribuir, i això és la logística. La clau està a anticipar-nos al fet que tot Europa perdrà producció de béns i nosaltres, que hem estat fàbrica d’Espanya, ja no ho serem, ni tampoc serem fàbrica europea com pensàvem que seríem fa deu anys. Per tant, què podem fer? Distribuir, perquè Àsia serà la fàbrica industrial del món.

—Catalunya mai no ha apostat per la logística. No creieu que propugneu un canvi de rumb massa radical en els plantejaments econòmics del país?

—La logística és un sector subdesenvolupat a Catalunya, perquè amb prou feines representa el 4% de PIB, mentre que la mitjana europea se situa entre el 8% i el 9%, i a Flandes, que és la regió líder, és el 15%. Aquest sector no té gaire bona premsa a Catalunya, és mal vist per les esquerres, que no volen polígons. Encara es té una visió marxista i endarrerida d’allò que és la logística.

—Quin seria el referent en aquesta aposta?

—Flandes, on la logística no solament té el paper de suport d’entrada de mercaderies, sinó que reforça la indústria interior i guanya en els sectors d’activitat. Per això té una indústria potent del sector de l’automòbil, del químic, el farmacèutic i l’agroalimentari i exporta quatre vegades més que Catalunya, tot i que és tan gran com Lleida. Flandes seria el tretzè país del món si fos independent, amb 14.000 km²; una dada al·lucinant.

—Com s’ho fa?

—El producte li arriba semielaborat d’Àsia, el descarrega, hi afegeix valor i en surt exportat com a producte acabat. Les persones que he entrevistat per al llibre coincideixen a dir que el model és el port d’Anvers i el sistema de ports flamencs. El port de Rotterdam s’acaba de gastar 5.000 milions d’euros per fer una nova via de tren de mercaderies cap a Alemanya. Penseu que els lands alemanys haurien dit que els holandesos els volien trinxar el territori? Doncs no, hi participen perquè saben que els beneficia.

—Els ports holandesos reben mercaderies xineses, que fan tres dies més de camí per no descarregar a Barcelona, que no té tren; o bé descarreguen a Al-

gesires. És difícil que Catalunya pugui competir-hi, en aquest sentit.

—Algesires és el millor port d’Europa, perquè no té una àrea metropolitana col·lapsada al darrere. Això vol dir que un vaixell de la Xina abans anirà a Algesires que no a Barcelona. Què ofereix el port català perquè aquest vaixell es desviï de la ruta natural, que és l’autopista del mar? Res. I mentrestant, Algesires és a punt de tenir un tren que connectarà directament amb Madrid.

—Aquesta situació podria marginar València, fins ara port de Madrid?

—Evidentment. Però quina sortida li queda a València, si la connexió entre tots dos ports és inexistent? Avui Barcelona i València han superat en contenidors els ports de Marsella i Gènova, cosa que fa quinze anys era impensable. De la mateixa manera, d’aquí a quinze anys pot passar que Algesires superi València i Barcelona juntes. Només falten 50 km per fer perquè Algesires tingui tren de mercaderies a Madrid, que utilitza el tram de Sevilla-Madrid, mentre que a Barcelona encara trigarem molt a tenir la via de tren de mercaderies que arrenca de la llera del Llobregat cap a França.

—Desinterès polític?

—Potser és una barreja d’incompetència, desídia i mala fe anticatalana dels alts funcionaris de l’estat.

—Caldria recórrer al finançament privat?

—No ho sé. El port de Barcelona ha ampliat capacitat amb beneficis propis, endeutant-se i fent ús d’una part dels fons de cohesió europeus. Però una cosa és un port i una altra és una infraestructura com un tren, que val molts diners i que és competència de l’estat. Si Catalunya vol ser logística ha de dotar-se d’infraestructures, d’un aeroport intercontinental i de trens de mercaderies. Però ni les tenim ni anem pel camí de tenir-les. Mai fins ara el futur econòmic de Catalunya no havia penjat d’una sola infraestructura, el tren de mercaderies.

—I si no hi ha tren de mercaderies en un termini mitjà?

—Doncs Catalunya no serà logística, i per tant, no serà. Entrarà en una dolça decadència i en la balearització, és a dir, en una economia basada en el turisme. I és clar, els indicadors de renda per càpita aniran baixant.

—No hi ha cap més sortida que la logística, segons el vostre parer?

—La logística no és tan sols pas de mercaderies per carretera i vies de tren, sinó també una aposta per a reforçar sectors que ja té el país i per a atreure'n de nous. Per exemple, les universitats de Flandes són líders mundials en nanotecnologia, i tenir moltes multinacionals instal·lades fa que s'inverteixi al territori i hi reverteixi en aquesta investigació. 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.

—Alguna empresa automobilística ja amenaça d'anar-se'n de Catalunya justament perquè Barcelona no té tren de mercaderies cap a Europa. Aquesta infraestructura, llargament reivindicada pel món empresarial català, resol-dria tots els mals?

—Tornem a comparar-nos amb Flan-des que, essent una porta d'entrada de comerç intercontinental, té vuit multi-nacionals amb fàbrica i set multinaci-onals que no tenen fàbrica, però tenen planta logística. Si Catalunya disposés d'aquestes infraestructures, és molt probable que grans marques automobilísti-ques es rumiessin d'instal·lar una planta de distribució al territori. Però no ho fan perquè Catalunya no els pot oferir res.

—El panorama que descriuiu al lli-bre no crida pas a l'optimisme.

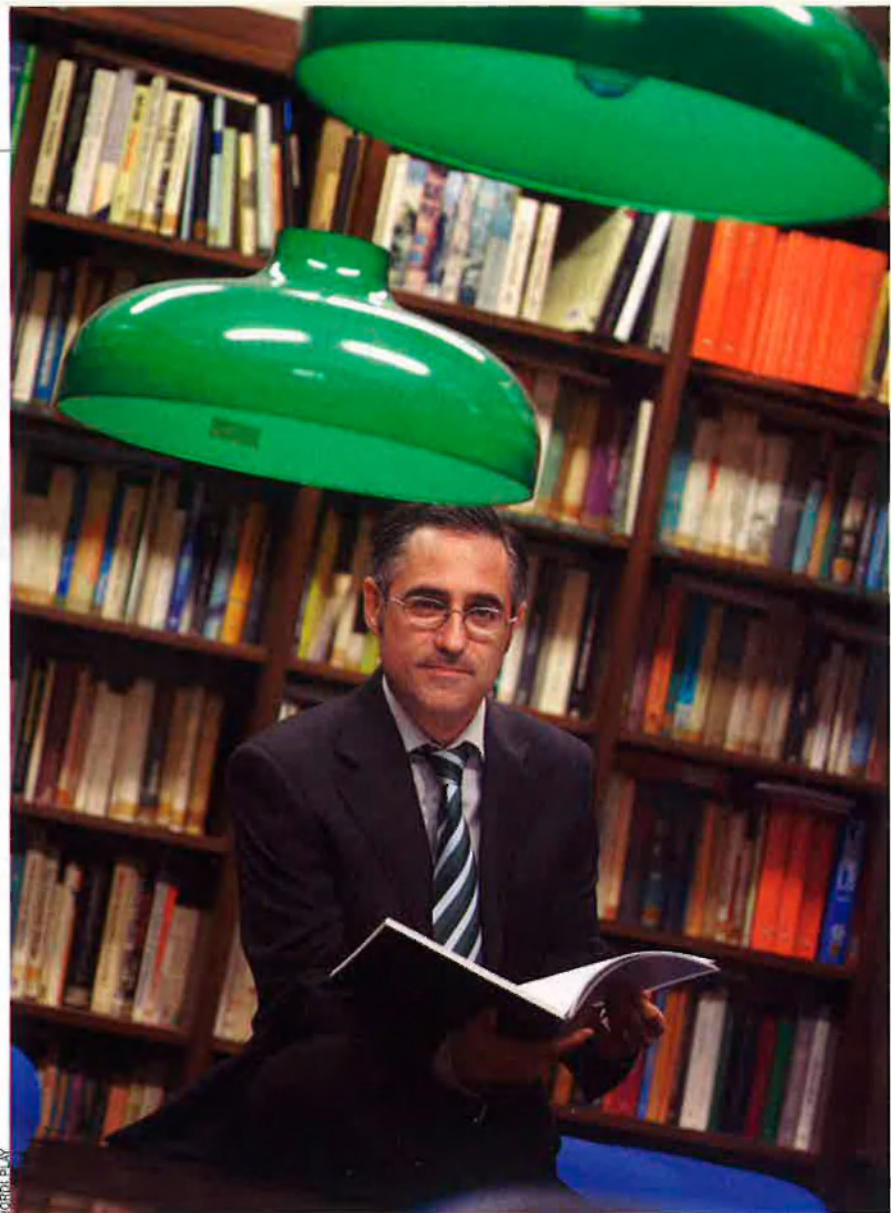
—Si ens ho mirem només en relació amb l'estat espanyol, el pessimisme és total, perquè amb el nou Estatut els catalans hem fracassat col·lectivament; no hem pogut tombar el centralisme modernitzat dels ens públics estatals. Per tant, esperança zero que l'estat espanyol evolucioni cap a una descentralització real d'aquestes infraestructures.

—I des de quin altre angle es pot mirar?

—L'esperança és màxima si ens fixem en les dinàmiques del món global.

—Poseu un exemple concret que pugui beneficiar els interessos de Catalunya en aquest sentit.

—El port de Tànger. Resulta que Pu-ertos 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.

—Quin benefici en pot treure el port de Barcelona, d'un possible acord en la rebaixa de les tarifes d'un altre port?

—Si es rebaixa la tarifa i, per tant, es trenca la norma espanyola gràcies a Maerks i als ports de Tànger i Algesires, ja em diran qui impedirà a Barcelona que jugui amb la seva tarifa per competir amb els altres ports. 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.

—Aquesta esperança es pot aplicar a l'aeroport de Barcelona com a aeroport de connexió intercontinental?

—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. Per això American Airlines, que és One World, estudia vols directes als Estats Units, que no ofereix Iberia. També Delta i Continental, de l'aliança SkyTeam, s'han interessat per aquest mercat. 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.

Gemma Aguilera