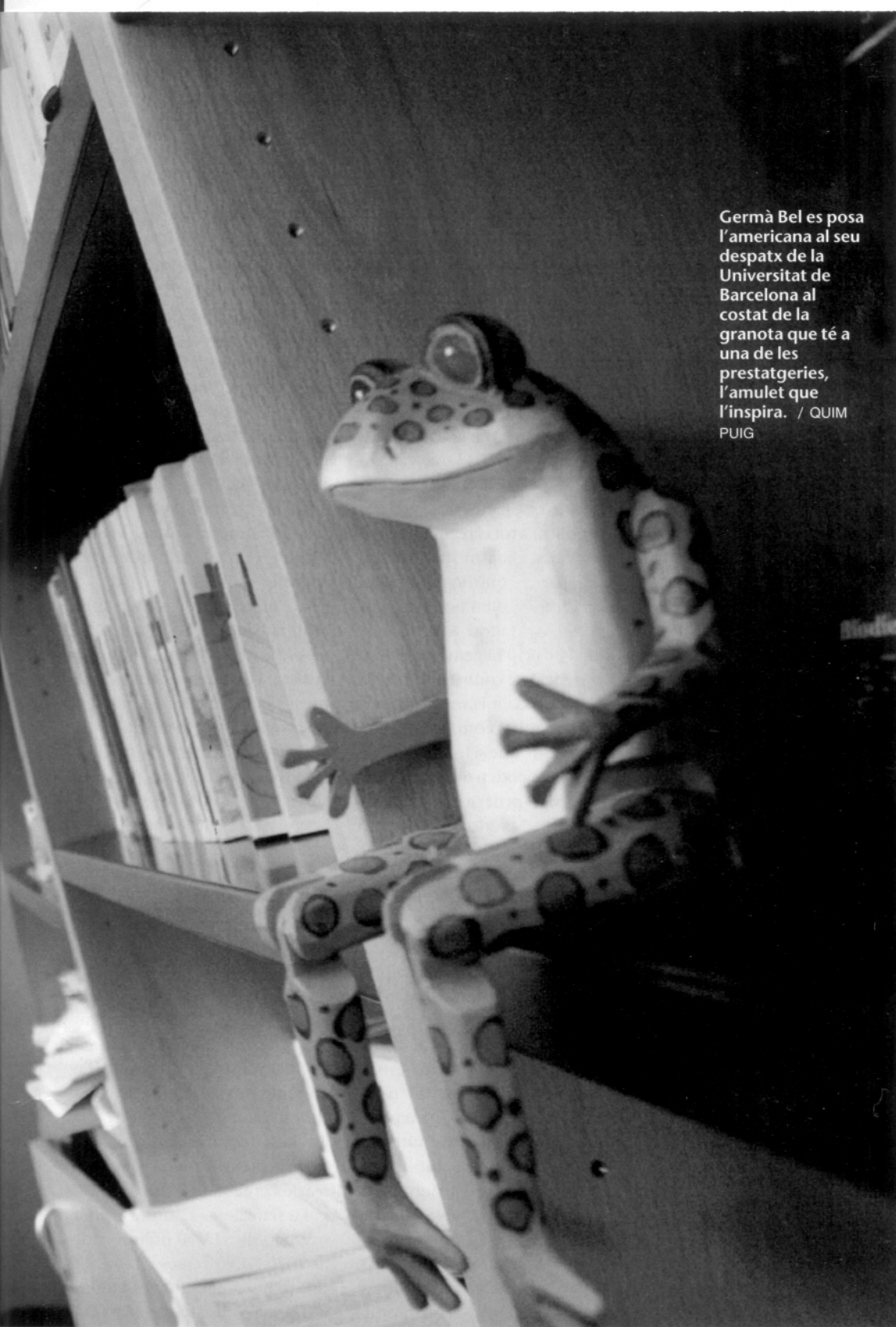




GERMÀ BEL Catedràtic d'economia aplicada

Capital total



Germà Bel es posa l'americana al seu despatx de la Universitat de Barcelona al costat de la granota que té a una de les prestatgeries, l'amulet que l'inspira. / QUIM PUIG

XEVI SALA
«Si feu sortir la foto dalt la moto, si us plau, deixeu clar que estava aturada, que no porto casc i no vull problemes amb els punts del carnet», avisa Germà Bel mentre el retratem davant la facultat d'Econòmic de la Universitat de Barcelona, on té el despatx de catedràtic. Que és un home que toca de peus a terra ho demostra prou bé

Que les infraestructures acordades a Madrid no afavoreixen Catalunya ho sap tothom. El que Germà Bel ha demostrat és que això respon a un projecte concebut al segle XVIII per convertir Madrid en la capital total

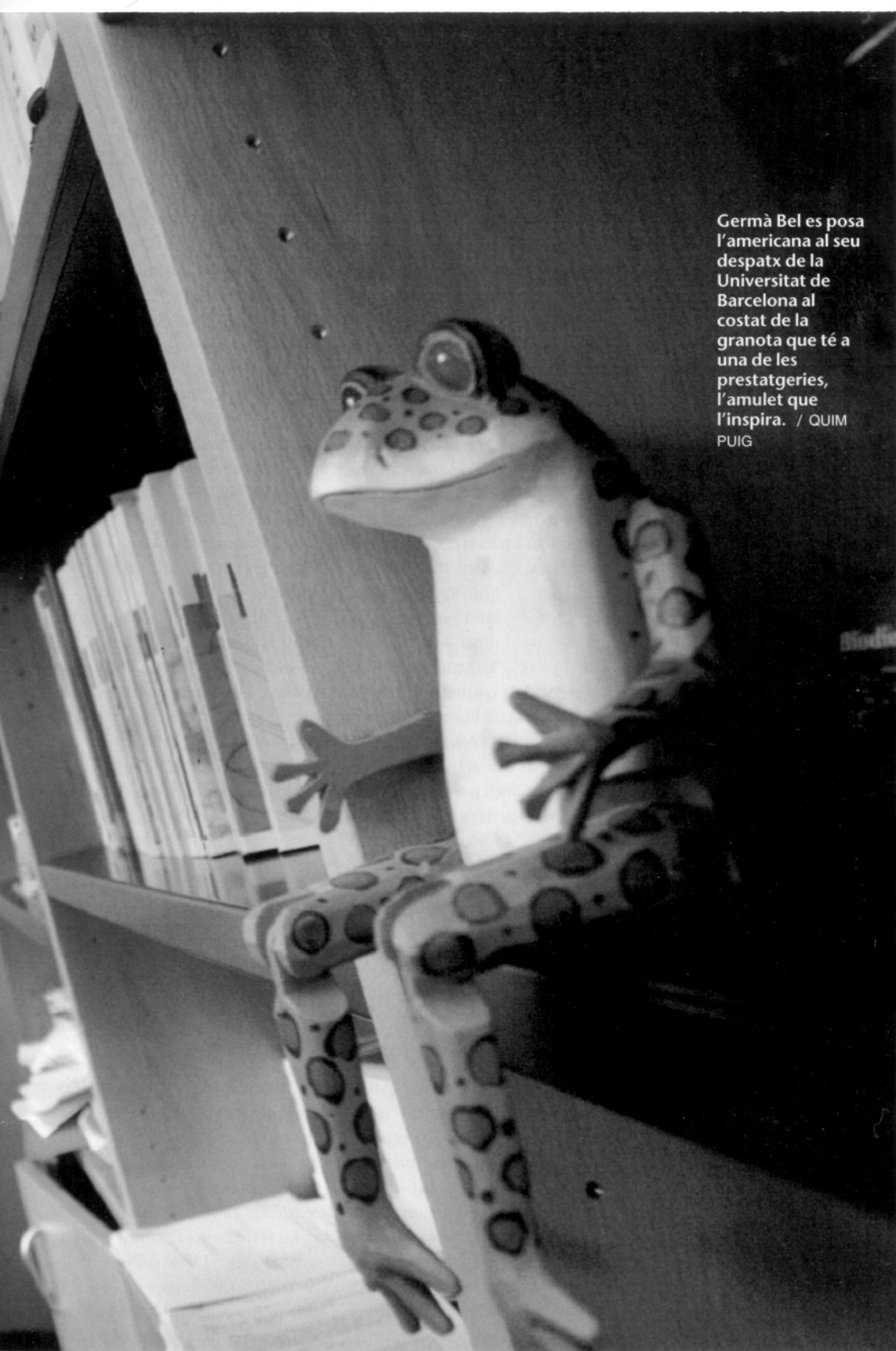
el seu llibre, *Espanya, capital París. Tots els camins porten a Madrid* (La Campana), on analitza la política d'infraestructures dels diferents governs de la democràcia espanyola i demostra que la centralitat dels models d'aeroports, autopistes i ferrocarrils respon a un projecte premeditat i sistemàtic que es remunta al segle XVIII. Un pla que ha convertit Madrid en la capital total.

—El llibre ha sortit primer en castellà i després en català. És perquè pensa que els catalans ja estem prou convençuts de la realitat que descriu i que és als espanyols a qui calia convèncer?

—«No és un llibre sobre Catalunya sinó sobre Espanya tot i que, essent sobre Espanya, ho és també de Catalunya. Els seus destinataris naturals són els catalans però també té sentit que tingui difusió a fora. Un primer impacte en castellà, amb Destino, garantia un major impacte en català. Estic molt content perquè després d'una sèrie de reimpressions ha tingut una sortida ambiciosa en català gràcies a La Campana».

—El llibre parla de com les decisions preses des d'Espanya afecten Catalunya.

—«A Catalunya dediquem molt de temps a analitzar-nos molt nosaltres mateixos i poc la realitat del sistema estatal en la qual estem inserits. Jo ho he fet a partir d'un mètode senzill que és, per exemple, mirar com funciona un aeroport. Un dels problemes que té Catalunya és que primer va provar un sistema de relació amb Espanya, el *peix al cove*, que es va esgotar. Després va provar un altre mètode, la redefinició d'Espanya, que també s'ha esgotat. Amb episodis prou coneguts d'aquests que diem que creen desafecte. I ara resulta que Catalunya s'ha quedat sense mètode. S'equivocarà qui torni al *peix al cove* perquè els del'altre cantó tenen molt més poder. Pel que fa a les esperances de redefinició, només cal fixar-se que hi ha molta gent a Espanya que



Germà Bel es posa l'americana al seu despatx de la Universitat de Barcelona al costat de la granota que té a una de les prestatgeries, l'amulet que l'inspira. / QUIM PUIG

XEVI SALA
«Si feu sortir la foto dalt la moto, si us plau, deixeu clar que estava aturada, que no porto casc i no vull problemes amb els punts del carnet», avisa Germà Bel mentre el reatrem davant la facultat d'Econòmiques de la Universitat de Barcelona, on té el despatx de catedràtic. Que és un home que toca de peus a terra ho demostra prou bé

Que les infraestructures acordades a Madrid no afavoreixen Catalunya ho sap tothom. El que Germà Bel ha demostrat és que això respon a un projecte concebut al segle XVIII per convertir Madrid en la capital total

el seu llibre, *Espanya, capital París*. Tots els camins porten a Madrid (La Campana), on analitza la política d'infraestructures dels diferents governs de la democràcia espanyola i demostra que la centralitat dels models d'aeroports, autopistes i ferrocarrils respon a un projecte premeditat i sistemàtic que es remunta al segle XVIII. Un pla que ha convertit Madrid en la capital total.

—El llibre ha sortit primer en castellà i després en català. És perquè pensa que els catalans ja estem prou convençuts de la realitat que descriu i que és als espanyols a qui calia convèncer?

—«No és un llibre sobre Catalunya sinó sobre Espanya tot i que, essent sobre Espanya, ho és també de Catalunya. Els seus destinataris naturals són els catalans però també té sentit que tingui difusió a fora. Un primer impacte en castellà, amb Destino, garantiria un major impacte en català. Estic molt content perquè després d'una sèrie de reimpressions ha tingut una sortida ambiciosa en català gràcies a La Campana».

—El llibre parla de com les decisions preses des d'Espanya afecten Catalunya.

—«A Catalunya dediquem molt de temps a analitzar-nos molt nosaltres mateixos i poc la realitat del sistema estatal en la qual estem inserits. Jo ho he fet a partir d'un mètode senzill que és, per exemple, mirar com funciona un aeroport. Un dels problemes que té Catalunya és que primer va provar un sistema de relació amb Espanya, el *peix al cove*, que es va esgotar. Després va provar un altre mètode, la redefinició d'Espanya, que també s'ha esgotat. Amb episodis prou coneguts d'aquests que diem que creen desafecte. I ara resulta que Catalunya s'ha quedat sense mètode. S'equivocarà qui torni al *peix al cove* perquè els de l'altre cantó tenen molt més poder. Pel que fa a les esperances de redefinició, només cal fixar-se que hi ha molta gent a Espanya que

ritat hi ha l'interès. Sembla que no recordin que Anibal ja el va considerar important, el corredor del Mediterrani».

—Quan es va començar a fer la xarxa d'alta velocitat es va comprar tecnologia a l'estranger quan es podia haver desenvolupat tecnologia pròpia.

—«Els països moderns miren el que costen les coses i si les poden mantenir. Aquí tot ha estat una mica diferent. El Talgo era adaptable per als viatges a l'estranger i hauria permès fer una reserva de tecnologia molt interessant. L'alcalde Maragall demanava una connexió per a mercaderies d'ample internacional des de Barcelona perquè sabia que el que és important són les mercaderies, no pas els passatgers. La quota de viatgers per ferrocarril des de Catalunya cap al nord serà irrellevant. S'ha pensat sempre en termes de viatgers perquè vestien més, perquè és més glamurós.»

—L'alta velocitat no genera riquesa, no atrau empreses.

—«No. L'AVE és bonic, és puntual i és còmode, i hem d'estar agraïts quan l'agafem perquè el govern ens en paga més de la meitat del que costa en segons quines rutes. Fa el mateix servei que l'avió. De cada cent viatges que es traslladen pel corredor entre Madrid i Barcelona, però, 91 ja viatjaven abans, o sigui que no són viatgers nous. Això vol dir que en realitat l'impacte és molt baix. Perquè l'AVE, a diferència dels primers trens que van substituir la diligència, substitueix l'avió, que no es pot pas dir que sigui exactament una diligència».

—El model que regeix el funcionament dels aeroports és ineficax i Aena és la mà-

quina perfecta de perdre diners. Ho diu així de clar.

—«Aena és una empresa que fa temps que té una gestió molt ineficient, des d'abans del govern del PSOE. Només cal veure com augmenta la quantitat de passatgers i com s'abaixen els beneficis per viatger. Quan un sistema aeroportuari augmenta passatgers ha d'augmentar els beneficis per viatger perquè les instal·lacions ja les té fetes. Aena, en canvi, primer va abaixar els beneficis i finalment ha entrat en pèrdues. Ha fet inversions molt grans, que només es poden comparar amb les expansions registrades a Dubai i a Pequín. És a dir, pròpies



Germà Bel a cavall de la seva moto, davant la facultat d'Econòmiques de la UB./ Q.PUIG

del luxe oriental».

—Hauria estat més lògic deixar que cada aeroport calculés i executés les inversions que necessitava de manera individualitzada.

—«Efectivament. Fer només les inversions que després saps que podràs assumir d'acord amb les previsions de trànsit i de taxes. Això, és clar, és una decisió política i les decisions polítiques es paguen sempre. Què ha passat, si no, amb l'aeroport de Madrid? Doncs que al 2009 ha perdut 306 milions d'euros i no ha apujat les taxes. Perquè Ryanair canvia Gi-

Els ulls de la granota

A les prestatgeries del despatx de Germà Bel hi munta guàrdia una granota. El seu amulet. «Vigila el que dic a les entrevistes i em recorda —sense gaire èxit— que he de ser prudent», assegura l'entrevistat, «sobretot quan parlem de política». Exdiputat del PSC apartat voluntàriament des de fa temps de la política partidària, coneix bé els Estats Units, on ha treballat, i recorda que allà cada estat

rona per Barcelona? Doncs perquè a Barcelona no apugen les taxes».

—Ryanair a Girona està subvencionada.

—«Fins al darrer conveni realment no. El 2009 l'aeroport de Girona va guanyar més de setze milions d'euros, el noranta per cent dels quals provenien de les taxes pagades per Ryanair, que va ser parcialment compensada amb 4,5 milions d'ajuda. A Girona les taxes estan per sobre dels costos i les subvencions compensen parcialment aquest sobrepreu fixat per Aena. A Barcelona, en canvi, les taxes estan per sota dels costos. Ja ho diuen

els empresaris de Ryanair que aquest és un país molt estrany».

—Els tretze aeroports espanyols amb més trànsit apliquen les mateixes taxes amb costos diferents.

—«Sobre la retòrica de la solidaritat, des de finals de la dècada dels noranta el sistema d'aeroports a Espanya s'utilitza sobretot per finançar inversions a Madrid, de les quals alguna engruna n'obté Barcelona. Vostè sap quina és la companyia que opera més a Madrid? Iberia té el 60% dels vols. Es tracta d'un subsidi indirecte tremend. Qui el paga? Els viatgers de Girona, de

Palma... Solidaritat però entesa al revés».

—L'Estat argumenta que no té instruments prou vàlids per combatre l'economia per culpa del model autonòmic.

—«S'han d'evitar els arguments estúpids. Alemanya és un país que no té Ministeri de Cultura i als Estats Units, l'altre país occidental que lidera la resposta a la crisi, els únics funcionaris federals són els de l'FBI, la DEA i els agents d'immigració. A la gent no se'ns ha de prendre per ximples. Aquesta és una obligació d'un sistema democràtic».

té un IVA propi sense que a ningú se li acudeixi la bajanada que la unitat de mercat està en perill. Desgraciadament, aquí «l'estat autonòmic, que ha permès que la diferència tingui una emergència, ha fet també que moltes persones se sentin agrades com a nacionals espanyols».