

“A Europa, Madrid és la perifèria”

Miquel Valls

President de la Cambra de Comerç de Barcelona

Està a punt de superar el primer any i mig com a president de la Cambra de Comerç de Barcelona i, a hores d'ara, ja ha superat també les primeres eleccions autonòmiques a Catalunya com a president d'una entitat econòmica de pes. Miquel Valls es mostra orgullós que durant el període electoral, a diferència d'altres institucions, la Cambra s'ha mostrat absolutament imparcial. Ha mantingut un discret silenci que, adverteix, ja s'ha acabat.

—De discrets, però, no ho van ser gaire el passat mes de juliol, quan van emetre un informe que deia que Catalunya ha perdut pes econòmic dins l'estat espanyol en els últims sis anys i que era necessari afavorir un nou model de creixement. Això va aixecar força polseguera política. Es ratifica en el diagnòstic?

—Sí, evidentment. I ho vam fer al juliol precisament per evitar interferir en el procés electoral. En aquest document es va dir exactament que el PIB de Catalunya en referència a l'estat espanyol, després d'uns anys de creixement, estava perdent pes relatiu. És evident que Catalunya creix, però en referència a la resta de l'estat havíem perdut cinc dècimes [entre 1996 i 2001], passant del 19,1% al 18,6%. Això té un significat des del punt de vista econòmic, i és que altres regions estan creixent més que Catalunya.

—Però no tothom es va mostrar d'acord amb les apreciacions de la Cambra.

—Amb aquesta dada estadística, tothom s'hi va mostrar d'acord, perquè

és irrefutable. Llavors es van fer diverses interpretacions. Sobretot des de determinats partits polítics es va fer una lectura diferent de la que feia la comissió de política econòmica de la Cambra, el comitè executiu i el mateix ple. Vull destacar, a més, que aquest document es va aprovar per unanimitat en el ple de la Cambra, perquè també van sortir algunes veus dient que no tothom hi estava completament d'acord.

—La Cambra parlava d'esgotament de model de creixement. Què vol dir?

—En els últims anys s'ha anat fent un creixement basat, en gran part, en l'augment de l'ocupació, perquè sortíem d'una situació d'atur important, i no tant en l'increment de la productivitat tecnològica. Hi havia unes condicions relatives de costos laborals que eren convenients per treballar respecte a altres llocs, i això donava peu al fet que, al llarg dels noranta, aquí es pogués produir i es pogués exportar amb uns termes molt competitius si els comparem amb la resta d'Europa. Però, és clar, aquest és un món canviant. I allò que era bo al principi dels noranta, ara, amb aquest procés de globalització absolutament imparable, amb l'emergència de països com la Xina i l'Índia —tremendament competitius amb productes que abans es feien a Catalunya— i amb l'ampliació europea cap a nous països —que a més de tenir uns costos laborals més baixos tenen una formació bastant bona—... Hi ha una acumulació de factors que ens fan pensar que estem en un moment de

transició. Encara que l'economia catalana vagi bé, que va molt bé i no ho discurtim. El que diem és que estem en una transició entre dos models econòmics: un model que es basa en el creixement productiu, amb uns costos laborals molt avantatjats, i un altre de competitiu que no es pot basar en els baixos costos.

—Fet el diagnòstic, ara per on comencem a treballar?

—Primer, per arreglar això es necessita una gran inversió en educació i formació. Segon, és necessari un gran esforç en recerca, en innovació i en desenvolupament. I una tercera pota en què tots estem d'acord és que també es necessiten infraestructures. I no parlem solament de si necessitem demà una o altra carretera. Estem parlant a mitjà termini. Tenim un territori que té 30.000 quilòmetres quadrats, que està desestructurat. Del mateix que ens queixem de Madrid, del centralisme, ho estem fent a Catalunya. Tenim una infraestructura radial. Per anar a qualsevol punt s'ha d'entrar i sortir de Barcelona.

Això s'ha d'arreglar. Per tant, hem de fer una estructura en malla, una estructura en xarxa de les infraestructures, que ens permeti que el territori es pugui ocupar. Perquè 30.000 quilòmetres quadrats donen per a molt si s'utilitzen correctament i si es fa amb sostenibilitat, que és una altra qüestió que s'ha de considerar en un creixement a mitjà termini. Ara bé, perquè tot això es dugui a terme, es necessita un cert

consens entre totes les forces polítiques.

—Vostès van demanar un pacte d'estat.

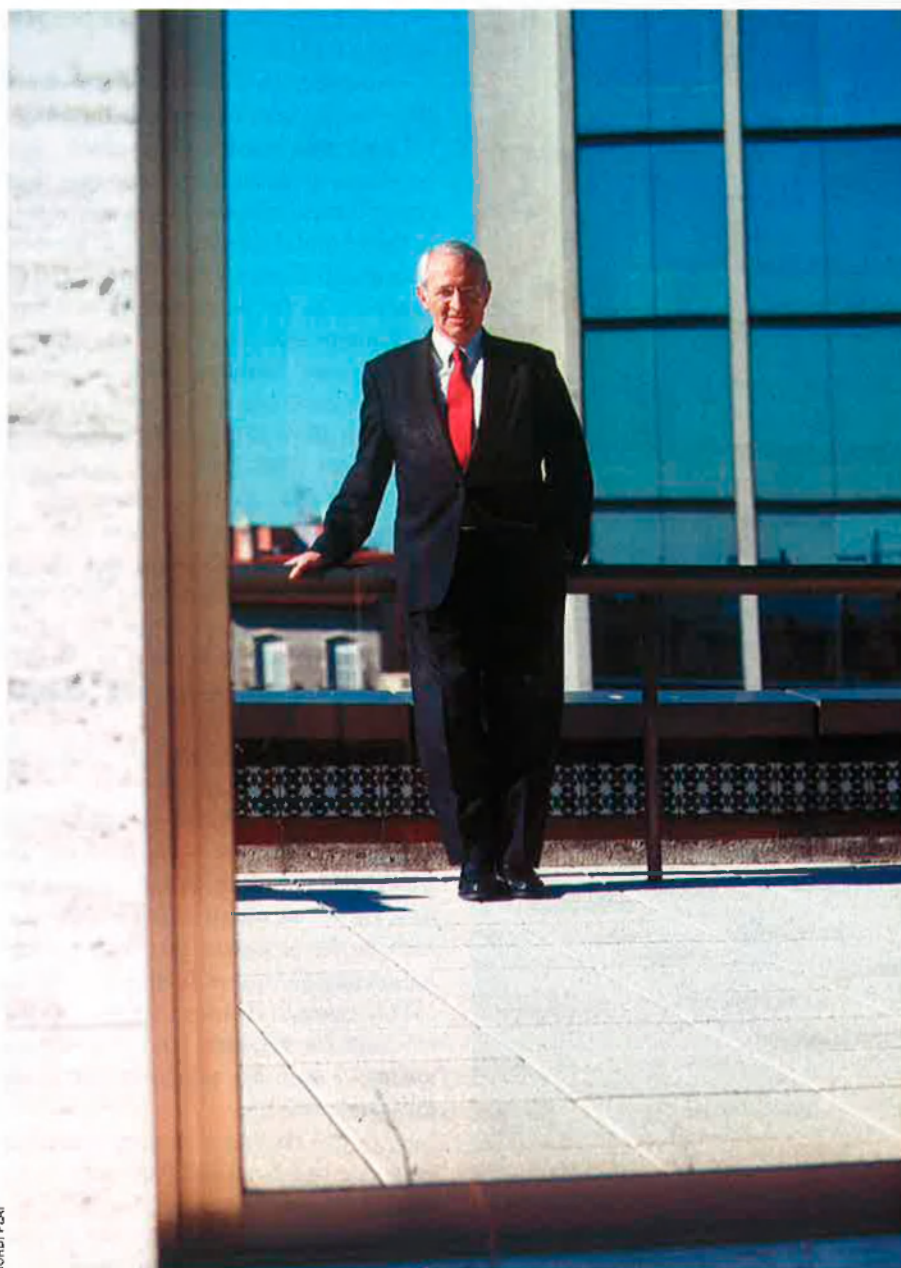
—El que no pot ser és que, per interessos polítics, quan un diu blanc, l'altre digui negre. Vam posar l'exemple de les picabaralles entre les dues bandes de la plaça de Sant Jaume al llarg dels últims anys, que han estat molt dolentes per a l'àrea metropolitana de Barcelona. La manca de planificació territorial a l'àrea metropolitana ha estat un dels grans problemes que hem tingut. Sé que això no agrada a tothom, però és una realitat. Nosaltres desitjaríem que en la nova etapa que encetem ara sobre els temes bàsics hi hagi acords globals, que es poden discutir, dialogar... i també ens agradaria intervenir en aquestes discussions.

—En recerca, en infraestructures i fins en formació, encara ara moltes de les decisions es prenen a Madrid. Això és bo o dolent per a Catalunya?

—Sempre ha estat igual. En el meu programa electoral vaig dir que un dels temes importants eren les infraestructures i que es gestionessin des d'aquí. I al llarg de l'any passat crec que ens vam significar prou en temes com el TGV, l'aeroport del Prat... Vam fer una primera presentació sobre infraestructures molt bel·ligerant amb Madrid i sobretot amb el Govern espanyol. Què hem aconseguit? He de dir amb satisfacció que els números que va donar l'altre dia el president Aznar per a l'any 2004 (quan parlava de 2.680 milions d'euros, que representen el 18,7% del pressupost del Ministeri de Foment i que es dedicaran l'any que ve a infraestructures a Catalunya) ja m'agraden. Hi ha 1.400 milions del TGV, sí, és cert. Però una inversió del 18% del Govern espanyol a Catalunya em sembla correcta. Què és el que no seria correcte? Que llavors, al 2005, 2006 o el 2007 aquesta xifra anés a la baixa.

—Aquest risc existeix.

—Què vam dir fa un any i mig? Dues coses: la primera, que l'esforç inversor del Govern espanyol a Catalunya ha de ser el que correspongui a un percentatge raonable no perquè ens estiguin fent un favor sinó perquè fent



JORDI PLAY

això estan fent un favor a tothom, a tot l'estat. Perquè si Catalunya té les infraestructures adients per créixer, això és en benefici de tothom. Un euro invertit a Catalunya és un euro que rendeix, perquè hi ha esperit emprenedor, fem treballar els diners i, per tant, convertim les infraestructures en benefici de tots. Són inversions que tenen un retorn segur. I segon, vam dir que l'esforç inversor no només havia de ser en un any determinat, sinó que s'havia de perllongar també durant deu anys per recuperar el dèficit històric que té Catalunya.

—Però d'això no hi ha cap garantia.

—No hi ha garantia si no vigilem i no ho diem cada dia. Insistirem cada vegada que faci falta al Govern de Madrid, però també volem un esforç del Govern de la Generalitat. També ha de mantenir i ha d'augmentar la seva participació en les infraestructures de Catalunya.

Estem veient en els programes electorals que faran moltes més coses. Això ho volem amb plans d'acció i programes concrets. I això també ho seguirem. Amb el tema d'infraestructures no els deixarem sols.

Biografia

Miquel Valls Masada.

nascut a Barcelona el 1943, és llicenciat en Ciències Econòmiques per la Universitat de Barcelona. Una formació que després va complementar amb un màster en Gestió Comercial a l'escola de negocis EADA i amb una diplomatura en Direcció d'Empreses per l'IESE. Va començar treballant en el grup familiar d'empreses Valls, dedicades al sector metal·lúrgic –que va acabar tancant en la crisi dels anys setanta–, i, amb el temps, va arribar a la presidència del grup de seguretat Fichet Espanya, el 1996. Des de fa tres anys és membre de la junta directiva de Mutual-Cyclops. La seva vinculació amb la Cambra de Comerç de Barcelona es remunta al 1996, quan es va incorporar al ple de la Cambra. Dos anys després va entrar en el comitè executiu, com a responsable de l'àrea de delegacions. Entre 1998 i 2000 va ser membre del comitè executiu de la Fira de Barcelona i president de la comissió econòmica. El 21 de juny del 2002 va ser escollit president de la Cambra de Comerç de Barcelona, amb el suport de més del 80% del ple, en substitució d'Antoni Negre.



—Què ha passat amb el TGV Madrid-Saragossa-Lleida?

—Nosaltres ja vam dir que les obres s'havien fet amb improvisació i sobretot amb una manca de previsió. Ara ho estem pagant. Però crec que dels errors també s'aprèn i que s'està treballant i fort. La connexió amb França s'ha d'adjudicar un dia d'aquests, si és que no s'ha fet ja, perquè el ministre de Foment ens deia l'altre dia que estava a punt. Nosaltres vam dir que el TGV no arribaria a la frontera francesa fins al 2009-2010, i a Barcelona vam parlar del 2006-2007. Ens agradaria equivocar-nos. Ens agradaria que a Barcelona, si no arriba l'any que ve, ho fes el 2005, i sobretot que, quan arribi, funcioni. Veiem una cosa que ens sembla correcta, i és que han adjudicat tot el sistema elèctric, tan complicat, a Siemens, que és una empresa que té experiència.

—Dóna més garanties que empreses com ACS, de Florentino Pérez?

—No és una qüestió de garanties. Aquests també són bons, però els altres almenys ja han demostrat que ho han fet bé en altres ocasions. El que hem de fer és passar pàgina d'aquest tema i desitjar que el Lleida-Barcelona i el Barcelona – frontera francesa es facin amb les màximes garanties de seguretat i amb les màximes garanties dels contractistes.

—Ja s'han resignat a no participar en la gestió de l'aeroport del Prat, després de la negativa del Govern de Madrid?

—Amb el temps, tot el sistema de gestió aeroportuària canviarà. Quan parlem de la gestió de l'aeroport de Barcelona parlem del fet que es privatitzin determinats serveis de l'aeroport. No estem parlant dels vols ni de la infraestructura, però sí d'alguns serveis en què la iniciativa privada ha de tenir un paper important i, potser, institucional des de Catalunya. Continuem dient que la gestió dels serveis s'ha de fer des de la proximitat. El Govern no ha estat receptiu. No sé si a mitjà termini canviarà o no. Nosaltres continuarem insistint en el que ens interessa: que l'aeroport de Barcelona sigui eficient, funcioni bé i, sobretot, que sigui un aeroport intercontinental, una condició in-

dispensable. També he de dir que les obres de l'aeroport del Prat van molt bé. En la tercera pista, potser fins i tot s'avançaran els terminis de construcció. Ens agradaria participar més en la promoció de l'aeroport, sobretot per l'interès que hi tenim, perquè aquesta nova ampliació ens permetrà passar de 20 a 40 milions de passatgers i posar-nos en primeríssima línia europea. Sobretot si a llarg termini, amb vista al 2015 o 2020, comencem a pensar en una solució que la Cambra ja va proposar al 1999 i que últimament ha recollit Josep Piqué. O sigui, ampliar amb dues pistes noves sobre la línia de la costa i entrant una mica al mar. No a curt termini, perquè ara el que ens interessa és que funcioni el nou aeroport, però sí per a més endavant.

—L'Ajuntament de Barcelona ha revifat recentment el debat Barcelona-Madrid, que fa temps que cueja, per denunciar greuges comparatius en inversions. Per a alguns és un debat victimista i per a altres és necessari. Què en pensa vostè?

—Madrid és Madrid i Barcelona és Barcelona. Madrid és una capital d'estat i, com a tal, té unes connotacions financeres, polítiques i administratives que Barcelona no té. Per tant, no són comparables. Madrid té el seu model, que ens agradarà o no. Ja s'ho trobaran. I nosaltres en tenim un altre. El que hem de fer, i aquí no ens ajudarà ningú, és ser capaços, la societat civil i les forces polítiques que governen, de fer la millor ciutat del Mediterrani, la capital del Mediterrani. I això ho hem de fer nosaltres. No hem ni de demanar permís ni demanar ajut. És feina nostra. I aquí no s'ha de fer victimisme. Estic completament d'acord que hem de demanar la carta municipal, que hem de posar-nos d'acord sobre què fem després del Fòrum 2004... però Madrid ha de seguir el seu model, i nosaltres, el nostre. Això no ens ha d'afectar.

—El passat juliol, el president de la Cambra de Comerç de València, Arturo Virosque, deia en una entrevista que Barcelona no ha sabut exercir la capitalitat econòmica de l'estat. Què n'opina?

—La capitalitat econòmica d'Espanya, ens l'hem de guanyar dia a dia.

Avui encara ho som. Potser no som la capital financera, però sí la capital productiva. El nostre PIB és superior al de Madrid, consumim el 17% de l'energia de tot l'estat, i la comunitat de Madrid, el 7%. Per tant, els números canten. Nosaltres som la capital econòmica, i una altra cosa és que el senyor Virosque, a qui aprecio personalment, pugui tenir aquesta opinió, però jo no la tinc. Penso que Barcelona és la capital econòmica de l'estat i que continuarem exercint aquesta capitalitat econòmica i productiva. I aquesta és una realitat estadística.

—Segons Virosque, el triangle d'or, econòmicament parlant, és el de Madrid-Barcelona-València, i “qui no ho entengui, s'equivoca”. Ho comparteix?

—Jo crec que l'eix d'or d'Espanya és l'eix de l'arc mediterrani, que comença a Itàlia i acaba al sud del País Valencià. I aquest és l'eix de creixement més important a l'Europa meridional en els propers anys. I això passa per Barcelona, per València i va cap al sud i puja cap al nord. I Madrid està molt bé, però aïllat. Madrid és la capital política i financera de l'estat, però a Europa nosaltres som més centrals que ells. Ells són perifèria, a Europa. Europa ens va molt bé a nosaltres. Hi ha un eix que és València-Barcelona, que concentra el 40% i escaig de les exportacions, i respecte al PIB estem en més del 30%. Em remeto a les estadístiques. Per a mi aquesta és la riquesa de l'estat.

—Però és un eix desvertebrat.

—Desgraciadament no tenim l'alta velocitat València-Barcelona. Esperem que la tinguem molt aviat. Aquesta serà una altra de les qüestions que reivindicarem immediatament: la connexió Barcelona-València en l'eix d'alta velocitat. Perquè nosaltres també considerem que l'eix de ports València, Tarragona i Barcelona és fonamental per a l'economia d'aquesta àrea del Mediterrani. De vegades es parla de competència entre els tres, però en una globalització com en la que estem no es tracta del fet que uns defensin Barcelona i uns altres Tarragona. No té sentit segmentar; al contrari, cal agrupar per interessos econòmics davant el que



JORDI PLAY

són els grans corrents de la globalització.

—Quan va ser nomenat president de la Cambra de Comerç de Barcelona, la seva primera visita va ser a la Cambra de Comerç de València. Volia donar-li alguna significació especial?

—Va ser la primera visita oficial. I vam parlar del Port de València i jo vaig dir que estava completament a favor del seu desenvolupament i que considerava importantíssim que València anés cap endavant. Sóc un dels convençuts que la relació empresarial entre Catalunya i València és fonamental per al futur. I, a més, tenim molt bones relacions empresarials.

—La Cambra acaba de reforçar la seva presència en el consell d'administració de Fira de Barcelona. Fa tres anys de l'acord entre la Generalitat, l'Ajuntament i la Cambra per donar un nou impuls a aquesta institució. Quin balanç en fa?

—Molt positiu. A més, vaig ser un dels autors del pla estratègic de la Fira i, per tant, he de dir que hem aprofitat el temps. Des de l'any 2000 fins ara s'han fet tres coses fonamentals: la primera i potser la més important, hem aconseguit el consens institucional. Gran part dels problemes de la Fira vénen dels temps en què aquest consens no hi era. I aquest consens ha donat peu al fet que s'hagi pogut fer la resta: primer, reestructurar la Fira amb una visió professional i consolidar

els grans salons. Hem consolidat Alimentària, Construmat, el Nàutic, que fa pocs dies que s'ha celebrat i ha estat extraordinari... i no parlo ja dels professionals, com Expoquímia, el Saló de la Piscina, Hostelco o Graphispac, que són la base de Fira de Barcelona.

—Amb qui aspira a competir Fira de Barcelona?

—Ens podem comparar amb els salons alemanys, que són molt professionals. Estem una mica lluny, però Construmat, per exemple, aquest any s'ha situat en el primer lloc d'Europa, fregant a freg amb Batimat, de París. A Alimentària estem en la segona posició, i amb el Nàutic, en la tercera. Les comparacions que fem són europees. Ifema (la fira de Madrid) ha de seguir el seu camí, i nosaltres, el nostre. I el tercer aspecte importantíssim és l'ampliació de la Fira. Ja hem començat les obres del tercer i quart pavelló, molt aviat està previst obrir el concurs per a la comunicació directa entre Montjuïc 1 i Montjuïc 2, a part de la connexió amb metro. Serà una obra important, a més d'una modernitat extraordinària, i donarà a la Fira un nou aspecte per d'aquí a cinc o sis anys. Avui no som conscients de la importància que té. Es converteix en el segon recinte d'Europa; no anem tan malament. Hem fet feina en aquests tres anys.

Bàrbara Amorós