

Enrique Vidal (Castelló de la Plana, 1955) és degà del Col·legi d'Economistes de Castelló. En aquesta entrevista analitza l'estat de l'economia de Castelló de la Plana i les oportunitats de treballar conjuntament amb la resta de territoris de l'Euram per reorientar el model productiu. Aposta pel turisme de valor afegit i per la recerca i el coneixement com a nexa d'unió.

“El calendari polític i la manca de recursos juguen contra la nostra economia”

Les xifres indiquen que en aquest període de crisi Catalunya i el País Valencià en pateixen més els efectes, amb un creixement del PIB inferior a uns altres territoris. La manca d'infraestructures és l'origen de tots els mals que ara ha compromès més l'economia de l'Euram?

—El desenvolupament de les infraestructures és fonamental i tenim molts anys de retard acumulats atribuïbles a diverses variables. Ara bé, per molt que hi haguera hagut totes les carreteres del món i la via d'amplada europea connectant fins a Estocolm, si tenim un model de desenvolupament econòmic sustentat en la construcció —i en concret, a Castelló de la Plana, en la indústria del taulell que ofereix la meitat de la seua producció a la construcció espanyola—, la crisi la patiríem igualment.

Les infraestructures són necessàries per a tenir un desenvolupament ordenat, però la crisi no ve per manca d'infraestructures, sinó per moltes altres raons, entre les quals el model de creixement adoptat, que s'ha centrat en la construcció.

—L'especificitat del sector del taulell i la construcció potser més desordenada i descontrolada al País Valencià han deixat un efecte més demolidor en aquest territori que no pas a Catalunya o a les illes Balears?

—Com que el País Valencià s'ha basat més en la construcció, doncs quan aquesta cau, cau més fort i hi ha més crisi. El factor desencadenant a la construcció és la caiguda de la demanda.



I lògicament ha afectat més el País Valencià que no el País Basc o Castella-Lleó, per exemple, perquè ací hem jugat a un model de sector de la construcció desequilibrat que ha tingut les conseqüències que ara patim.

—Per què és un model desequilibrat, el de la construcció a casa nostra?

—Afavoreix poc l'augment de la productivitat. Perquè una economia vaja endavant ha de desenvolupar la productivitat a llarg termini, i la construcció no és un sector intensiu en aquest sentit.

—Aquest model econòmic basat en el totxo ha tocat fons?

—Hem de canviar el model, però, desgraciadament, no podem esborrar-lo completament i canviar-lo en un instant.

—Què caldria fer, doncs?

—Una cosa és que el sector tinga problemes, i una altra és com és gestionat el sector de la construcció. Dins les previsions que la demanda podria absorbir l'oferta sense problemes, el sector no era mal gestionat. Hi havia una estructura empresarial potent que feia pensar que es podia aguantar el sector, però quan cau tot el model productiu, poca cosa s'hi pot fer. Això mateix va passar amb les empreses siderúrgiques del nord d'Espanya arran de la crisi del petroli. Per molt bé que les empreses de la construcció gestionen la seua activitat, si hi ha una caiguda de la demanda, què hi vols fer?

—Les solucions s'han de trobar a poc a poc, doncs.

—Sí, hi ha molta gent treballant al sector de la construcció. Tant de bo ho poguérem capgirar-ho tot de cop, però l'economia no ho permet. És com si la Costa Brava és superexplotada en alguns indrets. Què hi faràs? Esfondraràs els apartaments que hi ha construïts per posar fi al problema de cop? El proble-

ma és que trigarem dos o tres anys a digerir tot això que tenim. El problema ara no és si s'ha tocat fons o no, sinó quan sortirem del fons.

—**Hi ha moltes previsions, algunes de més optimistes, però ningú no ho sap del cert. Al vostre parer, quan es podrien començar a percebre signes de recuperació?**

—Trigarem. Jo crec que a Espanya, com a mínim, no serà fins el tercer trimestre del 2011 quan la gent veurà que l'economia va endavant. Això vol dir un any de retard respecte a la recuperació d'Europa. En el cas del País Valencià pot ser una mica abans o una mica després; aquest territori sempre se situa a la mitjana. L'economia valenciana havia crescut molt darrerament perquè tenia l'impuls de la construcció.

—**A Catalunya i a les Illes el pes de la construcció també és elevat. Quin sector o quins sectors podrien unificar tots tres territoris per reorientar el seu model econòmic?**

—Hem de fer una reconversió del sector turístic, sobretot al País Valencià, i apostar per un turisme de qualitat. Però què hem de fer amb una platja catalana sobresaturada però de molt d'èxit, o amb Marina d'Or? El model de Benidorm té èxit, el trobem més o menys lleig, però durant el pont del Primer de Maig hi havia ocupació màxima... Ara bé, al meu entendre, l'aposta ha de ser el turisme de valor afegit i, en aquest sentit, les Illes van més avançades que Catalunya i el País Valencià.

—**Amb el turisme fa temps que s'intenta fer aquest tomb a Catalunya, i també es parla de clústers tecnològics i del coneixement. Pot ser una sortida també per a la resta de territoris de l'Euram?**

—També hi ha el sector de la tecnologia i el coneixement, però per començar a veure'n els fruits han de passar molts anys. Els territoris de l'Euram tenen un factor fonamental, un medi meravellós que podria atraure els millors investigadors de cada especialitat que pogueren conduir els nostres investigadors. Tenim gent formada. Catalunya és pionera en el sector biomèdic i té un gran prestigi a Europa. I a València hi ha empreses que fan una investigació molt important també en aquest camp. Es tracta de mantenir



CL-TEMPS

jo potenciar aquest àmbit, però calen recursos. I tenim un problema de calendari polític. Quan a un polític li dius que un projecte trigarà vuit anys a fer-se realitat et diu que no. Volen el curt termini marcat pel calendari electoral, i això és un problema.

—Doncs com ens en sortim?

—No hi ha receptes màgiques. Però jo apostaria per un turisme de qualitat ordenat. I, en el cas de Catalunya, fer tots els esforços possibles per mantenir la indústria potent i augmentar la productivitat per tal de fugir de les deslocalitzacions.

“Els empresaris valencians i catalans ja han vist les orelles al llop i és impensable que es queden plegats de braços”

—Parlàveu de calendari polític i de manca de recursos per a invertir. Precisament, els Països Catalans arrosseguen un dèficit fiscal històric que els impedeix de disposar de prou recursos per a emprendre polítiques pròpies en molts àmbits econòmics.

—Doncs imagineu-vos al País Valencià, que tenim la fórmula 1, la Ciutat de les Arts... No hi ha ni un duro. El sector públic, tant el nostre com a Madrid i en alguns altres territoris, fa la política de crear ocupació a curt termini, i quan s'acabe el pla Zapatero i el pla Camps, què passarà? Doncs tornem al calendari polític. Un polític vol crear ocupació ara mateix, però des del punt de vista econòmic ens convé destinar els diners no a un parc o una plaça que serà realitat en pocs mesos, sinó al desdoblament d'una via d'amplada europea que ens connecte amb Europa. I els ports. A Castelló tenim un problema greu. Ens trobem amb un port ampliat però amb uns accessos del tot inconvenients. Pel que fa a les carreteres, com que el sistema ferroviari és inferior a la mitjana de l'OCDE i no pot absorbir els trànsits, doncs es troben col·lapsades. Fer una carretera costa molts milions i molt de temps, i els efectes no els veu el polític de torn que l'ha impulsada.

—Si no arriba aquest canvi de model i les administracions tampoc no fan la seva feina correctament, en quina situació pot quedar el potencial econòmic de l'Euram?

—Jo sóc optimista. Els empresaris valencians i catalans ja han vist les orelles al llop i és impensable que es queden plegats de braços. El president Montilla es reunia la setmana passada amb el president Camps; això ja és un pas de gegant. Han deixat al marge la qüestió lingüística i política per treballar en la resolució de la crisi, perquè els empresaris valencians i catalans han dit que ja n'hi ha prou; que

els qui aguanten la cavalleria són ells. Fins fa quatre dies ningú no sabia què era l'eix mediterrani, i ara es fan acudits als diaris sobre el retard en aquest corredor; en parla Zapatero, en parlen Camps i Montilla i a Brussel·les ja saben que hi haurà pressió.

—Fa molts anys que el coll d'ampolla Tarragona-Castelló havia d'haver estat resolt, i tot just ara se'n comença a parlar. Per què s'ha abandonat sistemàticament?

—És una barbaritat que el tram Tarragona-Castelló no siga connectat, i encara no s'haja ni estudiat. Ara parlen del TGV. Fantàstic, però el problema estrictament no és el TGV; sinó el coll d'ampolla en el transport ferroviari de mercaderies i de persones.

—Dèieu que sou optimista respecte al futur de l'economia. Què us ho fa ser?

—El grau de conscienciació dels empresaris catalans i valencians, i també els seus polítics. Deixen de banda els problemes ideològics, que són molt greus, perquè saben que les carreteres i les vies de tren s'han de fer amb urgència. Per sortir del País Valencià cap a Europa has de passar per Catalunya. Per tant, val més que ens entenguem. Si ens haguérem entès fa trenta anys tot hauria anat molt millor.

Gemma Aguilera