

Boluda pren el timó de l'AVE

Serà divendres d'aquesta setmana. Aquell dia, 28 de gener, amb conferència de l'ex-president del govern espanyol Felipe González inclosa, tindrà lloc el relleu de Francisco Pons per Vicente Boluda al capdavant de l'Associació Valenciana d'Empresaris. El *lobby*, que agrupa el bo i millor de l'empresariat valencià, canvia de capitost i substitueix el silent però efectiu Pons per Vicente Boluda.

Amb el canvi de rostres es posa punt i a banda a una etapa de vuit anys que ha servit per a professionalitzar i resituar l'associació, fent-la menys intervencionista en l'àmbit polític i més acadèmica quant al debat d'idees. Francisco Pons, president d'Importaco, principal distribuïdor de fruita seca i, als inicis de la seua carrera –i no és pas poc significatiu–, un dels impulsors de la cooperativa Consum, ha sabut imprimir un caràcter diferent a l'organització que representa. Els personalismes i l'intervencionisme que havien marcat tant l'AVE d'etapes anteriors –ha hagut de ser amb Pons, que l'associació s'ha dotat d'una junta directiva– han donat pas a una presidència que ha defugit els estirabots polítics i dialèctics i ha cercat la professionalització i l'eficàcia en la gestió. La presidència s'ha destacat per un nivell intel·lectual més alt en els plantejaments i per la moderació a l'hora de formular les reivindicacions, tant respecte al poder polític com envers la resta d'organitzacions empresarials. Sobre aquesta presidència hi ha planat amb força la personalitat de Juan Roig, el president de Mercadona, refractari a l'exposició mediàtica, que ha actuat durant tot aquest període com a factòtum a l'ombra de l'organització.

Mèrit del tàndem format per Pons i Roig ha estat, per una altra banda, haver estret llaços amb els empresaris catalans, per més que aquests moviments no agradaren a la Generalitat Valenciana. Normalitzar la relació amb Catalunya, “des del respecte ins-

Aquesta setmana Francisco Pons deixa la presidència de l'Associació Valenciana d'Empresaris a mans del navilier Vicente Boluda. De l'ex-president del Reial Madrid, se n'espera que pose fi a la invisibilitat de l'empresariat valencià a la capital espanyola.

titucional i la independència de cadascú”, segons que explica un membre de l'AVE, ha estat una de les prioritats de l'organització, perquè “Catalunya és la nostra eixida cap a Europa” i “els interessos comercials han estat històricament molt forts”. En aquest sentit, resulta ben significatiu que l'any 2005 Pons visitara, a petició pròpia, Pasqual Maragall quan era president de la Generalitat, mentre que Camps no ha trepitjat mai la seu del govern català. Des de l'any 2005, a més, l'AVE i el Cercle d'Economia han institucionalitzat una trobada anual que es duu a terme alternativament a València i a Barcelona. La iniciativa, impulsada en primera instància per l'AVE, ha servit per a reivindicar conjuntament davant els poders públics el potencial d'aquest territori i les infraestructures que li són necessàries, molt especialment el corredor mediterrani per a mercaderies.

Canvi de rumb. Resta per veure, d'ara endavant, si la bona sintonia amb els empresaris del Principat es manté amb l'arribada de Vicente Bolu-

da al capdavant del grup de pressió. El navilier, que té el centre d'operacions a Madrid, és la persona triada per a substituir Francisco Pons. En la cursa per a obtenir la representació de la flor i nata de l'empresariat valencià han quedat noms com els d'Agnès Noguera, Carlos Pasqual, Manuel Palma o Adolf Utor, persones sense tant predicament públic però amb més ascendent entre els empresaris locals.

Nascut al barri del Cabanyal l'any 1955, Boluda es va convertir en una personalitat pública quan, a principi del 2009, va esdevenir accidentalment president del Reial Madrid, en substitució de Ramón Calderón, que havia dimitit. L'aventura, esquitxada d'algun excés verbal, va durar només sis mesos i va servir per a convèncer-lo que on realment pot exercir de capità és al seu hòlding empresarial. Quarta generació de naviliers per part de mare i tercera per part de pare, Boluda ha mamat el món dels negocis des de ben xicotet. És president del Grup Boluda Corporació Marítima, SL, un gegant dels negocis naviliers. La seua societat compta amb la flota naviliera més gran controlada per un sol empresari de tot Europa, la segona del món per nombre de remolcadors i la tercera en salvament marítim.

El seu nomenament, aquest divendres, significa un canvi de rumb en la trajectòria de l'AVE. Si bé Vicente Boluda és valencià de naixement i no és un desconegut entre els empresaris d'ací (en un moment determinat, es va mostrar disposat a substituir Arturo Virosque a la Cambra de Comerç de València), el navilier acompleix l'activitat principalment des de Madrid, cosa que el diferencia força dels seus predecessors. És per això que el nomenament s'ha interpretat com un intent de l'AVE per a col·locar al capdavant de l'organització algú amb predicament a la capital espanyola. Boluda coneix a la perfecció els corredors del poder polític, econòmic i financer i sap quines portes s'han de tocar per a fer-se sentir. Està en disposició, per tant, d'abordar una de les assignatures pendents dels empresaris valencians, ço és, deixar notar la seua influència i els seus interessos a Madrid.

A partir d'aquest divendres, Boluda esdevé una mena d'ambaixador pleni-



Francisco Pons i Vicente Boluda.

potenciari dels interessos valencians; li correspon, en definitiva, de començar a col·locar peces sobre un tauler de joc en què fins ara els valencians han estat absents. La invisibilitat dels valencians en el procés d'elecció del nou president de la CEOE (donaren suport a Rosell, però en cap moment no consideraren la possibilitat de presentar un candidat propi) n'és una bona mostra. Com també la nul·la activitat coneguda de Conexus, una fundació creada a principi del 2010 per a defensar els interessos valencians a Madrid i de la qual no s'ha tingut cap notícia d'ençà que es va constituir.

Del club de tennis al 'pacte del pollastre'. Tot esperant resultats, una cosa és clara: l'AVE obri una nova etapa a partir d'aquest divendres. L'organització va néixer l'any 1981 en un sopar en un restaurant del Club de Tennis València convocat per l'empresari Silvino Navarro. A la cita hi acudiren José María Jiménez de la Iglesia, després president de la CEV; Ramón Cerdà, empresari del món del moble; José María Simó Nogués, president de la Caixa d'Estalvis de València quan

va esdevenir Bancaixa; Joaquín Sáez Merino, del sector tèxtil; i Luis Espinosa. L'objectiu compartit era de crear un grup de pressió com el que hi havia en unes altres comunitats autònomes, que poguera parlar de tu a tu a l'administració sense les hipoteques que se suposen a les patronals pel caràcter institucional que tenen.

Amb el Partit Socialista al poder, les prioritats de l'AVE eren col·locar persones del seu braç al capdavant de les institucions econòmiques i financeres del país. I se'n va sortir: Simó Nogués se situà al capdavant de la Cambra de Comerç de València; Ramón Cerdà, a la Fira; Salvador Fernández Calabuig, a la Caixa d'Estalvis de València; i Pedro Agramunt, a la Confederació Valenciana d'Empresaris. Eren anys en què la consigna general entre els empresaris era de presentar batalla als socialistes (Agramunt es passà —cal no oblidar-ho— al PP poc després de deixar la CEV).

Però no tots els empresaris volien cercar l'enfrontament. Lerma va poder atraure Simó Nogués i Ramón Cerdà i això va originar un cisma a l'interior de l'AVE. El *lobby* restà inactiu durant

quasi tota la segona meitat de la dècada dels 80. D'aquella letargia se'n va despertar l'any 1988, sense renunciar a la seua genètica. Amb Federico Félix, empresari del sector agroalimentari, s'obria una etapa marcada per les intervencions directes en la vida política. L'AVE considerava que al País Valencià li calia un partit regionalista, "un valencianisme ben entès" que, a la manera de CiU en el cas de Catalunya, fera valer els interessos valencians enfront dels partits estatals. Fou, doncs, gràcies a la intermediació de l'AVE, que Unió Valenciana aconseguí les màximes quotes de poder possibles mitjançant pactes amb un Partit Popular en auge (les mateixes quotes que després van acabar anorreant-la).

La primera intervenció directa del *lobby* va tenir lloc quan PP i UV pactaren de coalitzar-se per a conquerir l'alcaldia de València. L'AVE va tornar a intervenir-hi quatre anys després. Era l'any 1995 i el Partit Popular, encapçalat per un jove i novíssim Eduardo Zaplana, havia estat el partit més votat però necessitava la cossa dels *blaveros* per a poder governar. Tanmateix, Vicente González Lizondo no estava segur

La incògnita Ferrando

Mentre els canvis es consumen aquesta setmana al capdavant del *lobby* empresarial, a la patronal autonòmica Cierval bufen aires de renovació. Rafael Ferrando ocupa el càrrec de fa dotze anys –si bé fins el 2005 el va combinar amb la presidència de la patronal provincial CEV– i diversos indicis apunten que podria renunciar a presentar-se a la reelecció als comicis que hi ha previstos per al juny. Ferrando, home discret i amb poca tirada a contradir el partit del govern, ha mantingut un perfil molt baix aquests darrers tres anys. Mentre els seus companys a les patronals provincials, a les cambres de comerç o al *lobby* AVE han manifestat un cert malestar amb la política del PP al País Valencià –i també del PSOE a Madrid, no cal ni dir-ho– amb relació a la crisi, Ferrando no ha badat boca. Aqueixa falta de resposta ha molestat alguns empresaris. El malestar el capitalitza el president de la Confederació Empresarial Valenciana, José Vicente González, molt més enèrgic que no el seu col·lega autonòmic, que molts veuen com el substitut natural de Ferrando.



GENERALITAT VALENCIANA



PRATS I CAMPS/ARXIU

Rafael Ferrando i José Vicente González

de repetir maridatge, en veient que el que de veritat havia obtingut rèdits del pacte a l'Ajuntament de València havia estat el PP. Va haver de ser l'esperó dels membres de l'AVE –i molt especialment de Federico Félix i José María Jiménez de Laiglesia– que finalment decantara UV a favor del pacte. La unió, pel fet d'haver-se signat al despatx de la federació agroalimentària –Félix n'era president i l'AVE ni tan sols tenia seu–, fou batejada amb el nom de *pacte del pollastre*.

Aquell matrimoni va ser vist com una victòria pels representants de l'AVE, que esperaven grans rèdits per la seua condició d'alcavota. La terra promesa que el *lobby* s'imaginà el 1995 acabà esdevenint una travessia pel desert. El nou president de la Generalitat tenia poca tirada a les tuteles i, amb el seu discurs il·lusori del “poder valencià”, va deixar poc de marge de maniobra per a una organització que es desesperava en comprovar el paper secundari que Zaplana els havia reservat com a premi pels serveis prestats. Paradoxalment, va ser amb dos governs de dretes i liberals, l'un a Madrid l'altre a València, que més es va diluir l'ascendent de l'organització. L'any 2003, Federico Félix va deixar pas a Francisco Pons al capdavant de l'associació.

Violeta Tena

Breus

La Xina serà la primera economia mundial el 2018

La Xina es convertirà en la primera economia mundial el 2018 en substitució dels Estats Units, segons un estudi de PriceWaterhouse que mira d'esbrinar el rànquing de les potències que marcaran el pas del planeta l'any 2050. Quan arribe aquella data, la Xina liderarà la llista de gegants econòmics i tindrà darrere seu, en aquest ordre, l'Índia, els Estats Units i el Brasil. Els països europeus són els que surten més malparats de la llista, perquè tots perdran posicions en favor dels països emergents. L'estat espanyol passarà del 12è lloc al 18è.

Nissan adjudica la 'pick-up' a la planta de Barcelona

La direcció de l'empresa automobilística Nissan ha decidit d'adjudicar a la planta de Nissan a la Zona Franca de Barcelona la fabricació de la furgoneta *pick-up*. Abans d'aquesta decisió, els treballadors de Nissan havien acceptat de rebaixar les seves condicions salarials.

L'adjudicació garantirà la fabricació de 60.000 vehicles durant deu anys i feina per a 3.200 treballadors, a més d'una inversió de 80 milions d'euros. El pla inclou la contenció salarial entre els anys 2012-2014, una millora de la productivitat del 6% i més *flexibilitat* per a encarar les demandes del mercat. Una



NISSAN

El nou vehicle de Nissan serà un respir per als treballadors de la planta catalana.

proposta que el sots-director general d'operacions industrials, Frank Torres, ja va qualificar la setmana passada de “molt bona” i que esperava que fos suficient per a convèncer els executius japonesos.