

AED

ASOCIACIÓN
ESPAÑOLA DE
DIRECTIVOS

ALMUERZO-COLOQUIO EN VALENCIA CON AURELIO MARTÍNEZ

El jueves 26 de enero de 2017 tuvo lugar en el hotel The Westin un encuentro de socios de la AED con Aurelio Martínez, presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia.



Almuerzo-coloquio AED con Aurelio Martínez, presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia

Con el horizonte puesto en las principales oportunidades de negocio y con la preocupación creciente de una escalada proteccionista que puede desembocar en una guerra comercial, el presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, Aurelio Martínez, desarrolló el pasado 26 de enero la ponencia ‘El puerto de Valencia, una infraestructura de futuro’, en el marco del almuerzo-coloquio organizado por la Asociación Española de Directivos (AED) en el Hotel The Westin Valencia. En el acto, el máximo responsable del Puerto de Valencia, estuvo acompañado entre otras personalidades y miembros de AED por la directora general de Internacionalización de la Generalitat Valenciana, María Dolores Parra.

Martínez fue presentado por Amparo Bertomeu, presidenta de la Comisión Directiva de AED en Valencia, quien recordó cómo había sido alumna suya en los años de facultad, avalando la excelente calidad de Aurelio Martínez como profesor. Bertomeu recogió el guante lanzado



por el responsable de la institución portuaria, que en los minutos previos al encuentro invitó a los socios de AED a volver a visitar el Puerto de Valencia para conocer de primera mano los proyectos que se han puesto en marcha en los últimos meses. Asimismo, la presidenta de AED en Valencia recordó la extraordinaria historia de una “infraestructura de futuro”, ligada a la sociedad valenciana desde su puesta en marcha, financiada por el antiguo Gremio de Velluters a finales del siglo XV.

La presentación de Aurelio Martínez comenzó glosando los nexos de unión del Puerto con la sociedad valenciana, aunque reconoció que, a pesar de ser “la principal área logística de la Comunitat Valenciana y un área de servicios para las empresas”, “uno de sus grandes



problemas es que es un gran desconocido”. “El puerto tiene mala imagen, como concepto, y eso hay que mejorarlo”, insistió. Martínez reconoció que Algeciras superará este año al de Valencia como principal puerto de España, pero recordó los grandes datos de una infraestructura que es todavía “primera de España, quinta de Europa y trigésima en el mundo en tráfico de contenedores”. Siguiendo con los datos, puso en contexto el impacto del puerto, al que calificó como “vital”, en lo que a cifras de negocio y empleo se refiere: “El puerto genera un valor añadido mayor que todo el sector textil de la Comunitat Valenciana, con 19.000 puestos de trabajos directos e indirectos. Cada día entran en él más de 5.000 camiones, una cifra que va creciendo y que queremos que crezca aún más. Estamos conectados con alrededor de 1.000 puertos y contamos con 100 líneas regulares. 15.000 empresas usan el puerto, de las que 4.000 son valencianas. Con 84 países somos el primer puerto de España relacionado, por ejemplo, con Estados Unidos. Y, a todo ello, se le suma otro flujo de servicios que está apareciendo en los últimos años como es el tráfico de pasajeros; estamos en 900.000 y superaremos el millón en 2017”. El tamaño es importante en palabras de Martínez, al ser “determinante del éxito” y porque obliga a mejorar el carácter de HUB del puerto y a “ofrecer los servicios de forma más eficiente”.

“El éxito del puerto se basa en que estamos en las grandes líneas de carga del mundo”, valoró, a la vez que se felicitó por la “posición geográfica privilegiada”, una “ventaja”. Otro punto que ayuda, según recordó Martínez, es “ser el puerto de Madrid”, que disfruta de una zona con una carga exportadora importante gracias a los sectores principales de la Comunitat Valenciana o la Región de Murcia. “Ahora mi obsesión es Aragón”, reconoció, quejándose por los problemas con la logística y las comunicaciones entre dos regiones vecinas como la aragonesa y la valenciana.



Una vez analizados los puntos fuertes, Aurelio Martínez realizó una completa radiografía de los retos a los que se enfrenta la Autoridad Portuaria de Valencia en los próximos años. El primero de ellos, que el tráfico marítimo “no va a crecer tanto como en el pasado”. “El mundo camina hacia una era de proteccionismo y probablemente la elasticidad del comercio va a caer. El comercio no va a crecer tanto y los contenedores probablemente son el segmento que menos va a crecer. Eso no significa que la economía vaya a decrecer, sino que va a crecer menos que en el pasado”, analizó. Para el responsable portuario, África y Asia serán las zonas del planeta con las que más aumentará el tráfico, atreviéndose a predecir que el continente africano “en la próxima década ya tendrá la mitad del volumen de movimiento de contenedores que tiene actualmente Europa”.

El exceso de capacidad de flota es otro de los problemas externos que acechan a un puerto como el de Valencia. “A pesar de que ha habido mucho desguace de barcos en 2016, sigue habiendo un exceso de capacidad de flota, lo que se traduce en tensiones en los mercados y en ajustes que generan más tensiones. A medida que se reduzca la flota se recuperarán los fletes, que ya empiezan a mejorar”, avanzó.

Al tercero de los problemas externos, la excesiva competencia, lo calificó como “un problema con el que hay que convivir”. “Los puertos no tenemos

capacidad de concentración porque nos acusan de estar restringiendo la competencia. En Europa hay 319 puertos clave definidos por la Comisión Europea, de los cuales 104 son importantes. Tenemos un exceso de puertos y competimos entre nosotros, es preocupante”, se quejó.



A nivel interno Aurelio Martínez no rehusó preocuparse por lo que calificó como “falta de competitividad” en algunas terminales, así como por el alto nivel de endeudamiento de la institución -aunque se ha reducido en 100 millones de euros, tal y como presumió-, y por la nueva legislación sobre la estiba. Sobre este conflicto, defendió un modelo “que se haga de forma razonable, con acuerdo, respetando los derechos de quienes ya están en el sector, pero pensando en abrirlo a las personas que deben formar parte de él en el futuro”, para lo que puso el ejemplo de la reforma que Francia ha realizado en el sector en los últimos años. “El problema de nuestros costes es que son altos y competimos en un sistema de desigualdad. La ley de estiba es fundamental, respetando los derechos de las personas que trabajan actualmente, pero liberalizando el sector”, señaló.

Martínez volvió a quejarse en este punto de las infraestructuras básicas. “Hemos mejorado mucho la Zona de Actividad Logística (ZAL), importante porque está junto al puerto, tendrá un efecto beneficioso en su entorno y fideliza tráfico”, enumeró, a la vez que puso en contexto la importancia de que grandes empresas como Inditex o Mercadona puedan crear bases en esa zona y exporten desde el Puerto de Valencia. “Tenemos una ‘zalita’, mientras que Barcelona tiene una ZAL cuatro veces mayor que la nuestra”, se quejó, a la vez que apostó por el nuevo proyecto puesto en marcha en Sagunto, que cuenta desde hace unos meses con el desarrollo del centro logístico que planea allí Mercadona, “su mejor espaldarazo”. No obstante, “el problema es que está a 50 kilómetros y no a 20, por culpa de que no tenemos el acceso norte al puerto”. “Sagunto está a una distancia manejable, pero nos hace falta un acceso de interacción rápida. Nos ponen como problema que es un túnel, pero lo es como otros que se proyectan en Valencia. No entiendo por qué no se puede hacer ese túnel que no es dañino”, protestó.



En cuanto a los mercados estratégicos, China y el extremo oriente suponen ya el 34% del tráfico del Puerto de Valencia, con el Mediterráneo y Norteamérica como siguientes zonas importante en la lista. El tráfico con África continúa creciendo en unos resultados para los que son clave Madrid y el sur peninsular, siendo Aragón “una obsesión” para apuntalar el crecimiento en competencia con otros puertos como el de la ciudad condal.

Los datos de tráfico muestran que los contenedores son el principal activo –“y lo seguirán siendo”-, con el 75% del total del tráfico anual. En cuanto al resto de actividades, “la relación con Argelia en cuanto a tráfico de pasajeros ha ido bien en 2016, mientras que el transporte de vehículos funciona”. En este punto, Martínez apostó por “las autopistas del mar” frente al transporte por carretera, debido al ahorro de tiempo, la versatilidad y el menor gasto. “Son el futuro y hay que apostar por ellas”, remarcó.

El almuerzo entró en un interesante turno de preguntas, mostrándose el enorme interés que los asistentes tenían por los datos de negocio del Puerto de Valencia, así como por sus perspectivas de crecimiento. De esta forma, Martínez recordó que, como el “54% de la capacidad del Puerto de Valencia es trasbordo, con un tráfico import-export casi equilibrado”, si las conexiones con Aragón fueran mejores, Valencia podría competir en igualdad de condiciones con Barcelona por atraer los más de 375.000 contenedores que se exportan desde Aragón cada año.

En ese punto, recordó el proyecto presentado para la mejora de la vía férrea que conecta la Comunitat con tierras aragonesas, que hoy tiene “15 tramos en los que no se puede ir a más de 15 kilómetros por hora”.

Ante los miedos proteccionistas que puede generar la puesta en marcha de la Administración Trump, Martínez recordó que se trata de “un proceso que ya vivimos a partir de la crisis del 29, que inició una serie de medidas proteccionistas y el comercio mundial quedó reducido a un tercio, llevándonos a la Segunda Guerra Mundial”. “Lo que deberían hacer los países, independientemente de lo que haga Donald Trump, es favorecer el libre comercio”, reivindicó: “Si nos embarcamos en una guerra proteccionista, todos acabaremos perdiendo y acabaremos mal. Si empezamos con represalias tendremos un problema a nivel mundial, pero espero que la gente sea sensata y tome lecciones de la historia”. Todo ello, unido a los problemas generados por el Brexit: “Hasta el mes de julio, crecíamos alrededor del 10%, mientras que en el segundo semestre se ha decrecido un 7%”.



Sobre la relación del Puerto de Valencia con zonas de crecimiento como las instalaciones medianas del sudeste asiático, Martínez apostó por ofrecer la ZAL como gran atractivo cuando esté finalizada, esperando que en “siete o diez años esté a pleno rendimiento”.

“No se ha invertido en todo lo pendiente porque no se va a invertir nada sin la ley de estiba aprobada, sin que el panorama esté aclarado”, se quejó. Antes de finalizar el turno de preguntas, Martínez valoró la importancia del turismo de cruceros para una ciudad como Valencia y para la Autoridad Portuaria. “El tráfico de cruceros no es importante para nosotros, pero es un servicio que tienes que hacer y que tiene un impacto en la sociedad importante”, recalcó. Para el presidente del Puerto de Valencia, “desde el punto de vista de la Comunitat Valenciana y de la ciudad es algo importante, por lo que con la nueva terminal de cruceros que estará este año vendrán más pasajeros”.

Para cerrar esta parte del acto, Amparo Bertomeu ahondó en el problema de las infraestructuras. Preguntado de nuevo sobre el acceso norte al Puerto de Valencia, Martínez se mostró favorable a que “se cofinancie con inversión privada y pública”, por ejemplo, con un peaje en sombra razonable.



El encuentro se cerró con el agradecimiento final de la presidenta de la comisión directiva de AED en Valencia, quien se felicitó por la excelente acogida de la ponencia de Martínez y emplazó a los socios de AED a la visita prometida por su presidente al Puerto de Valencia. El acto finalizó con la entrega de un pequeño recuerdo conmemorativo a Aurelio Martínez, de manos de Amparo Bertomeu y de la directora general de Internacionalización, María Dolores Parra.