

RAFAEL AZNAR GARRIGUES
Presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia

INTEGRACIÓN DE LA
“AMERICA’S CUP” EN
LA ESTRATEGIA DEL
PUERTO DE VALENCIA





EL DIRECTOR
DE LA REAL SOCIEDAD ECONOMICA DE AMIGOS DEL PAIS

Se complace en invitarle a la Conferencia que se celebrará el día 25 de Enero, a las 19:30 horas en el Centre Cultural de BANCAIXA, Plaza de Tetuán, 23, a cargo de:

Sr. D. Rafael Aznar Garrigues
(Presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia)

Sobre el tema: **“Integración de la America's Cup en la estrategia del Puerto de Valencia”**

Colabora: **BANCAIXA**

Valencia, 25 de Enero de 2005

PRESENTACIÓN

Francisco Oltra

Director RSEAP

SRAS. y Sres., amigos y amigas:
Si a la Económica de Amigos del País de los siglos XVIII y XIX hubiera que distinguirla y recordarla por algo, me inclinaría a decir que tendría que ser, precisamente, por su creatividad y por su capacidad de aglutinar a muchísimos valencianos en torno a proyectos sugestivos y ser un catalizador y motor de un sin fin de actividades dirigidas a una causa común: lograr el desarrollo económico y social del pueblo valenciano.

La Económica tuvo iniciativas de gran repercusión económico-social, tales como: la organización de Concursos, Exposiciones (la Exposición Regional en 1883 precedente de la célebre Exposición Regional de 1909, y de la actual Feria Muestrario Internacional de Valencia, constituida en 1917) y también de Convocatorias de proyectos de ingeniería, música, ebanistería, etc. Dedicó especial atención a temas como la problemática social del trabajo y la protección y defensa del menor en fábricas y talleres, etc.

Esta actividad y esfuerzo deben ser motivo de orgullo y de estímulo para seguir actuando en la misma dirección y recordar con gratitud y afecto a aquellos valencianos ilustres, socios de la Económica tales como: Antonio J. Cavanilles, Juan Navarro Reverter, Cirilo Amorós, Fco. Pérez Bayer, Vicente Oliag, Antonio Rodríguez Cepeda, Eduardo Pérez Pujol, J. Martínez Pérez (Marqués de Campo), el conde de Trenor, Vicente Calabuig entre otros, alguno de ellos antepasado del conferenciante de hoy D. Rafael Aznar, que, también, es socio de la Económica de Amigos del País de Valencia.

Pero no podemos hablar solo de nuestra historia, por muy brillante que sea, sin hacer una referencia a nuestro Presente y a nuestro Futuro.

Supimos aglutinar y movilizar a la Sociedad Civil de los siglos XVIII y XIX y hoy, la Económica de Amigos del País debe y quiere ser una pieza más que ayude a la vertebración de la sociedad civil valenciana.

Ya en el S. XXI, las cosas son distintas. Somos conscientes del desarrollo de la sociedad valenciana en general y de nuestros limitados recursos de acción y de tiempo, por ello, y después de estudiar el espacio social que nos corresponde, por fuerza, mucho más modesto que el del S. XVIII (hoy contamos con

universidades muy desarrolladas, partidos políticos, asociaciones empresariales, sindicatos, fundaciones, etc. que entonces no existían), nos hemos convertido en un foro de análisis, reflexión y debate sobre temas de actualidad e interés para los valencianos, así como en un centro de comunicación y divulgación del conocimiento, desde el que queremos participar activamente en la potenciación de la sociedad civil, estimulando a una mayor participación ciudadana, a mi juicio una idea fuerza, clave, en el complejo mundo actual.

Y en ello estamos, la Económica está desarrollando una intensa actividad organizando: Mesas redondas, Conferencias, Homenajes a valencianos y valencianas ilustres, Conciertos, Presentaciones de libros, Publicaciones, etc. en los que se han tratado temas sobre: Empresa, Investigación, Medios de Comunicación, Sociales, Culturales, etc. de gran interés y actualidad y en los que han intervenido, Investigadores y Profesores de Universidad, Empresarios, Periodistas, Políticos, etc., que han contribuido a que la Económica de Amigos del País esté presente en muchos de los temas de actualidad e interés para los valencianos.

Como no podía ser de otra manera la Junta de Gobierno de la Económica, tomó el acuerdo de adherirse a toda manifestación deportiva y económica que supondrá la Copa América.

Y esta es la razón por la cual estamos hoy aquí, para revisar de manos expertas, en este caso a través del Presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia D. Rafael Aznar, el espectacular desarrollo del Puerto de Valencia y ver como en su estrategia se incardina ese importantísimo evento deportivo, económico y social que representa la Copa América. En fechas sucesivas está prevista la intervención de otros expertos que nos irán informando sobre distintos temas relacionados con este importante evento socio-económico.

A continuación intervendrá el Secretario Gral. de la Sociedad D. José Asensio para dar lectura al Currículum Vitae de D. Rafael Aznar.

INTERVIENE D. JOSÉ ASENSIO:

En D. Rafael Aznar converge un Currículum Vitae globalizador, polivalente, de una parte una formación académica adecuada, con una preocupación por el resto de conocimientos prioritarios en el mundo de la empresa que le va a permitir dirigir organizaciones y conocer en profundidad toda la conceptualización económico-empresarial, y de otra una preocupación por la sociedad civil y su entorno que le inducen a formar parte de entidades socio-culturales que le permitirá tener una visión más aproximada a la realidad de lo que es la Valencia del S. XXI y su entorno.

Referente a su Formación D. Rafael Aznar es

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos en las Universidades de Madrid y Politécnica de Valencia. Master en Economía y Gestión de Empresas (MBA), por la Universidad Politécnica de Valencia. Ha participado en cursos de especialización en Dirección de Empresas, Asuntos Económicos y Financieros, Logísticos y de Comercialización en el Instituto de Estudios Superiores de la Empresa (IESE), Barcelona y Madrid. Ha sido Profesor colaborador en al Escuela de Ingenieros de Caminos de la Univ. Politécnica de Valencia y forma parte del Cuadro de Profesores del Instituto Portuario de Estudios y Cooperación (IPEC). D. Rafael Aznar ha publicado artículos en las principales revistas especializadas nacionales e internacionales.

Recientemente le ha sido concedido el Premio “Antiguo Alumno UPV al PROFESIONAL destacado” de la Universidad Politécnica de Valencia.

Desde su incorporación al Puerto de Valencia en el año 1974, ha ocupado puestos de diferente responsabilidad: Jefe de Proyectos y Obras, Jefe de Estudios Económicos, Jefe de Gabinete de Dirección, Jefe de Explotación y Director Comercial y de Actividades Logísticas, hasta 1996. Desde 1995 desempeña las funciones de Consejero Delegado de Valencia Plataforma Intermodal y Logística, S.A. Esta Sociedad está constituida por la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, SEPES y la Autoridad Portuaria de Valencia para impulsar, construir y comercializar la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia.

En octubre de 2000 se le nombró vicepresidente del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia. El 8 de septiembre de 2004, fue nombrado Presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia.

En la actualidad D. Rafael Aznar es: Presidente del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia. Presidente y Consejero Delegado de la Sociedad de la ZAL del Puerto. Vicepresidente Ejecutivo de la Fundación Valenciaport. Presidente del Consejo de Administración de las Sociedades de Estiba de los Puertos de Valencia y Sagunto. Presidente de la Comisión de Control de Bancaja y Consejero General. Vicepresidente del Consejo Social de la Universidad Politécnica de Valencia. Vicepresidente de la Fundación COSO (Comunicación y Sociedad). Vocal Asesor del Pleno de la Cámara de Comercio de Valencia y miembro de las Comisiones de Comercio Exterior de la Cámara de Comercio de Valencia y de la Comisión de Comercio Internacional de la Confederación Empresarial de la Comunidad Valenciana (CIERVAL).

A grandes trazos este es el C. Vitae de D. Rafael Aznar que nos hablará a continuación de: “La integración de la America’s Cup en la estrategia del puerto de Valencia”.

Tiene la palabra D. Rafael Aznar.

Rafael Aznar Garrigues

Presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia

MUCHAS gracias, muchas gracias Sr. Director, Sr. Secretario General, gracias Paco, gracias Pepe por estar tan generosos y espléndidos. Bien la verdad es que me encuentro muy a gusto, y tengo un doble motivo de satisfacción. Primero, porque me ha convocado la Real Sociedad Económica de Amigos del País y como acaban de oír, tenemos vínculos familiares, vínculos de mi familia con la Real Sociedad desde su fundación y a lo largo de su vida, de más de 2 siglos de existencia, en los que mi familia ha tenido el honor de ser miembro de esta Sociedad y hoy somos miembros de ella mi hermano y yo. El segundo motivo es porque estamos en el teatro de operaciones por así decirlo, de la Obra Social de Bancaja, y como ya saben tengo una vinculación importante y me siento muy integrado también en la Entidad Financiera Bancaja y gracias a ella, obviamente soy socio de la Económica y voy a hablar del Puerto, que sin duda en esta época es mi responsabilidad principal; dije que estoy a gusto porque verdaderamente me siento como en casa, también tengo que decir que tengo un sentimiento algo contradictorio con lo que estoy haciendo pero que me siento muy “exigido” como dicen los mexicanos, confieso de verdad que estoy un poco sobrecogido ante una audiencia tan potente, y tan numerosa, y por todo ello les agradezco notablemente que se hayan molestado en asistir en una tarde noche tan fría y tan incómoda, la verdad.

Bien, la foto que he elegido para comenzar mi intervención, no es solo una bella foto sin duda, si no que es un reconocimiento al *Alingui*, porque gracias a su victoria en Nueva Zelanda hoy podemos hablar, aquí en Valencia de la America's Cup. Sin duda hemos tenido que competir, sin duda era una buena opción desde que el Náutico presentó su comparecencia, pues sin duda habría que afirmar que hemos tenido que poner valor a nuestra oferta, a nuestra opción, por nuestras autoridades y creo que hemos contribuido todos, el Puerto también, desde diferentes ámbitos u ópticas, y además se ha optimizado las facilidades para que se construyese el canal, que como ustedes saben, en su interior conecta con el Campo de Regatas. La realidad es que ellos nos han elegido entre más de 60, es decir más de 60 alternativas u opciones que tenían, nos han elegido a nosotros, yo estoy convencido de que somos los mejores, por

lo tanto sintámonos orgullosos de que nos hayan elegido, pero reconozcamos también que nos han otorgado su confianza y por lo tanto no podemos decepcionar. La America's Cup es una grandísima oportunidad histórica para Valencia que nos proporciona un gancho de gran trascendencia y un trampolín de lanzamiento internacional, tan importante y trascendental porque en definitiva nos proporciona, y trae consigo la propia imagen de marca de prestigio de alta gama y de consideración mundial. Encima nos da una proyección, y nos ponen en el mapa del mundo. También es cierto que un pueblo o una ciudad o una área de una región mundial que es capaz de organizar un evento de estas características, se prestigia a sí misma, por lo tanto creo que es bueno para Valencia, para la Comunidad Valenciana y para España, y creo que además es bueno para el Puerto, como hoy voy a presentarles. Les contaré algo que ha salido, algo al referente y es la barbaridad de audiencia que tiene este evento (America's Cup). Comentan los que saben de esto, que decenas de millones de americanos van a presenciar este evento, lo cual significa que tiene un impacto mediático sin referente en el tema.

Como todo evento de este orden, de primer orden, tiene una amplia influencia, un tirón de infraestructuras, un tirón de 17 edificaciones, de infraestructuras, vías de comunicación, de equipamiento, así como un tirón del área de ordenación y el embellecimiento de las ciudades. Hoy la alcaldesa de nuestra ciudad nos ha llamado muy amablemente para disculparse, por no estar presente hoy en la conferencia porque está reunida con el ministro Sevilla para este asunto. De todo ello desde luego no me corresponde a mí comentar, igual que tampoco voy a hablar del impacto económico que supone su celebración, son asuntos que estoy seguro, como acaba de adelantar el Director de la Económica, que en alguna otra comparecencia les podrá contar; yo no voy a pisar entre otros a mi amigo, y felizmente nuevo compañero de fatigas Huet, que está al frente del Consorcio.

Bien, lo que voy a hablar francamente, lo que les voy a contar es como ha quedado incluido esta nominación del Puerto, y para ello me gustaría centrar y definir desde un primer momento y minuto mi intervención, cual es la visión del Puerto. El Puerto aporta infraestructura y aporta servicios y tiene que asegurar mediante la capacidad y mediante la eficiencia, es decir no puede plantear ninguna posición de estrangulamiento al desarrollo económico, y obviamente debe hacerlo dentro del marco europeo, y debe hacerlo atendiendo las demandas sociales. A mejor posición del mercado del Puerto, mejor cumplimiento de la función encomendada y por tanto mayor competitividad para aportar al comercio. Una doble misión que hay que compatibilizar, la razón de fondo es que la riqueza crea estabilidad y aumenta el empleo y todo eso es la base del esfuerzo. Esos son los pilares de la generación del Bienestar, y desde luego hay que hacerlo desde un entorno de "Calidad", un entorno amable, y por lo tanto conciliando los conceptos de sostenibilidad con respecto al medio ambiente. Encontramos en ello una clara convergencia en los objetivos que son mejorar la Calidad de vida y de bienestar a través del desarrollo económico.

En esta nueva cultura, sus objetivos deben perseguir nuestras actuaciones y estas actuaciones nuestras deben estar precedidas por los criterios de modernidad y de actualidad, por lo tanto innovación, calidad, participación y, en definitiva mejora continua. Creo que tenemos que pensar en global, lo cual no quiere decir que debe estar configurado a nuestra imagen, en este mundo nuestro hermano, pero también hay que decirlo, actuar en lo local, es decir con la sensibilidad necesaria y en todo caso poniendo ese liderazgo al servicio de la sociedad. Hablando de liderazgo, las universidades líderes en las sociedades maduras, valoran la actuación y la participación de la sociedad civil, estudios de Johns Hopkins University de Nueva York, han analizado este tema con profundidad, midiendo el grado de organización de la ciudadanía con sentimiento para hacer alianzas, para tener intereses y objetivos comunes. La capacidad creativa y detectar necesidades al mismo tiempo que oportunidades, son en la actualidad elementos estratégicamente importantes en la búsqueda de una vía intermedia, entre la mera confianza en el mercado y del Estado para una nueva sociedad que conduzcan a la mejora del Bienestar Social. En definitiva, auspicia nuestras, iniciativas y a veces las protagonizan también, pero en qué situación está España, estamos justo en el promedio de entre los 24 países que ha estudiado la Johns Hopkins. Tenemos un índice promedio que nos permite un tramo de mejora frente a sociedades más avanzadas.

La pregunta actual en mi opinión, de la madurez y de la modernidad e incluso de la racionalidad es ¿el liderazgo del puerto puede contribuir a promover y a aglutinar estos principios, que conducen a metas y avances económicos y sociales de progreso cultural o con alta valoración de lo propio, procurando la previsión externa es lo que nos une y nos conviene y con lo que nos identificamos?, o dicho de otra manera, además de cumplir con nuestra función lo más impecablemente posible, podemos exigirnos un plus adicional, por supuesto sin descentrarnos, sino todo lo contrario, como fórmula de retroalimentación para alcanzar un mejor cumplimiento de nuestra meta. Pensemos cuál es la situación actual, que nos permite nuestra situación de liderazgo del Puerto de Valencia, en la mercancía de mayor valor intrínseco y susceptible de recibir un valor añadido con proceso de personalización, de acabado y orientable a la distribución del transporte que es el contenedor. Nuestra evolución es seguir creciendo, vamos multiplicando por 5 en los últimos años y sigue creciendo exponencialmente. Permítanme que haga otra referencia estadística, es que en la fachada mediterránea, está considerado como uno de los puertos más importantes de España, puesto que los del Atlántico son más satélites, vamos a decir, de segundo orden en relación con los grandes puertos de Europa. Somos líderes y vamos en cabeza en la tasa de crecimiento que hemos registrado en los últimos 10 años y la fuente es bastante objetiva porque es Puertos del Estado, digo bastante porque es absolutamente objetiva, porque reúne a todos los puertos españoles.

En la siguiente transparencia observarán cómo estamos en términos absolutos, es decir el volumen registrado en lo absoluto. Hemos excluido delibera-

damente el transporte de a bordo porque no aporta riqueza al país, es como ustedes pueden imaginar los de tránsito donde llegan los barcos de gran tamaño, bajan los contenedores y se vuelven a subir en barcos de inferior tamaño. Es cierto que aporta trabajo y actividad a la comunidad portuaria, por lo tanto es bueno para nuestro puerto y aquí verdaderamente también ha registrado un crecimiento notable en Valencia porque las grandes líneas de navegación cada vez seleccionan menos puertos y concentran su actividad tanto de carga y descarga de mercancía local, podríamos decir en cuanto a exportaciones con el trasbordo. Lo cierto es que el análisis de exportaciones e importaciones somos absolutamente libres, en otro caso el liderazgo corresponde a Algeciras que son pequeños en hacer los trasbordos que depositan por su posición estratégica. En síntesis aportamos más riqueza al país en términos de comercio exterior y de navegación o de transporte marítimo. Pero también somos líderes en el Mediterráneo, esa es la verdad, modestia aparte, que con la firmeza que toca, no por marcar en la tabla el incremento en la cuota en el mercado y el crecimiento que hemos registrado en los últimos años, pues ya veníamos trazando diferencias a los puertos más rezagados, pero como decía en los años 2004 y 2003 hemos quedado definitivamente consolidados como puerto líder útil para nuestra comunidad, para su economía y por lo tanto para la sociedad; como ven ustedes en términos de valores absolutos, en los registros estadísticos en la Comunidad Valenciana y la aportación de empleo.

Lejos de la autocomplacencia, lo que hay que saber medir son los riesgos y hay riesgos y esa la verdad; el liderazgo significa algo así como perder la situación o el status interoceánico y por lo tanto, la pérdida de la conectividad de nuestro comercio exterior con los grandes mercados. Entidades, institutos bastante objetivos y fiables determinan que el impacto en caso de perder el status intercontinental e interoceánico y su factura, serían importantes; digo sería, porque no será, Dios mediante, que vamos a luchar para mantenernos en nuestro status, sería como perder ya unos 300 millones de euros, que equivale, como todos sabemos, a miles de líneas de crédito, lo cual produce bastante escalofrío.

Estas conclusiones nos llevaron a finales del 2001 a elaborar un plan estratégico, con sociedades económicas e institucionales, configurada como la Comunidad Portuaria, donde participan la Cámara de Comercio, la Confederación Empresarial, Universidades, Feria Muestrario Internacional, Ayuntamiento, la Generalitat, vale la pena subrayar la importancia del carácter interoceánico dentro de la plataforma logística del Puerto, que reforzaba nuestros activos naturales y los que podíamos generar, pues este era el perfecto despertador a nuestras potencias y a nuestras potencialidades y a que nuestra localización en la península ibérica es francamente privilegiada; nuestra zona de influencia, o nuestra zona estructural alcanza en torno al 60 por cien del PIB español. Madrid es un destino esencial de varias opciones y es fruto de interés como líderes en “puerto seco”; tenemos un proyecto encadenado con la comunidad logística, con grandes dividendos, también estamos presentes en Aragón.

Madrid por ejemplo tiene un enclave logístico importantísimo para la península, por lo tanto busca una salida al mar alternativa a la que tiene ahora y Valencia puede ser esa salida al mar configurando así una oportunidad más para nuestro trabajo. Con las dos Castillas venimos trabajando bastante bien. Hace una semana y media, estuve en Toledo, en la capital de Castilla la Mancha trabajando con su gobierno en nuevas oportunidades de negocio que también incrementarán nuestra actividad económica y darán más capacidad de crecimiento a nuestros empresarios y a nuestro entorno de la comunidad portuaria. También obviamente nos interesa Murcia y de hecho estamos muy presentes allí; en definitiva podemos afirmar de verdad que somos un activo relevante no solo para la Comunidad Valenciana sino para la economía española en su conjunto. Por otro lado, en relación con el mar, tenemos una posición absolutamente estratégica que se constituye en un enorme activo. Por los activos que tenemos, por su propia naturaleza, porque es el eje más económico en el Mediterráneo, estamos mejor situados que los puertos territoriales; cuando digo puertos territoriales excluyo lógicamente a la Isla de Malta, la Isla de Chipre, incluso los de Cádiz, Algeciras, porque están en territorios menos productivos que el nuestro, yo creo que tenemos el “mix de carga” y localización adecuada para ser atractivo al transporte marítimo.

Por lo tanto, también aparecemos, como una opción y alternativa de acceso al norte de Europa, la Europa más meridional; este plan como les digo, este plan de activos planea un modelo de crecimiento de infraestructuras que basculaban en torno a Valencia y Sagunto, diversificando cada uno de los puertos en los tráficos del mercado correspondientes. Digo por delante que Gandía tiene una posición estratégica muy consolidada y apunta bien a dar un servicio de buena calidad para el comercio de esa zona. Los puertos más notables por su tamaño y que tienen más trascendencia en nuestro comercio exterior son Sagunto y Valencia. Centramos en Valencia el tráfico de larga distancia, de contenedores interoceánicos y estamos ampliando nuestra actividad en la navegación de corta distancia y otros muchos tráficos que tendrán en Sagunto su gran oportunidad, zanjando definitivamente la conectividad. La conectividad como vamos a llamar, como mejor nos parezca, con el norte, con el litoral, conexión costera, con el este, da igual como lo llamemos porque realmente debe ser un activo para la economía y también para sí misma y especialmente para la ciudad; su trazado debe ser fruto del diálogo y con la participación de los sectores público y privado en su financiación. En la Comunidad Valenciana por ejemplo, la cerámica está sufriendo una penalización en lo que es el acceso al Puerto de Valencia y eso es algo que se acabará resolviendo también. Por tanto, es un proyecto estratégico que en ningún caso se nos va a desviar en nuestra comunidad. Bien, qué aporta esta ampliación, qué impacto económico tiene en la economía valenciana. Si en el anterior evento decíamos que rondaba alrededor de los 18 millones de euros, este está en los 400 millones de euros.

Pero qué ha ocurrido durante estos tres años; por un lado tenemos el aval de los datos estadísticos que hemos visto al revisar inicialmente nuestra posi-

ción de liderazgo en cuanto a movimientos económicos y, encima hemos incorporado las previsiones en el puerto desde el punto de vista de la objetividad. Todo ello confirma la necesidad de crecer para el año que viene, y nos plantea por lo tanto una nueva demanda que requiere nuevos espacios y, esto revalida nuestro plan estratégico en la orientación de conseguir ese liderazgo como decíamos antes en lo interoceánico y en lo interlogístico al servicio de la sociedad. En todo esto, cómo afecta la llegada de la America's Cup a estos planes de futuro, al crecimiento para atender esas demandas de la economía y las exigencias del mercado; bueno, con la llegada de la America's Cup, desde luego se abre un proceso de reflexión que iremos señalando.

La primera cuestión es que con la entrada de la America's Cup en la dirección del puerto, integrada en su estrategia, acondicionando su plan de infraestructuras, desde luego sin duda modifica la morfología de los tres puertos. Pero también es cierto que también abre oportunidades a nuevos negocios. Por un lado en Valencia se hace la ampliación del Náutico, la configuración de la gran marina tras el 2007, en torno a unos 300 mil metros cuadrados de agua, que nos sitúa en liderazgo también en este escenario, un escenario puramente social que contribuye al desarrollo del puerto. ¿Y qué pasa en Sagunto y en Gandía? Que cada uno tiene sus oportunidades también, porque cada uno tiene su crecimiento, una amplia oferta que defiende en su demanda de embarcaciones del deporte de la Vela. Por lo tanto, es cierto que se modifica la morfología de nuestros espacios, pero es una cosa que teníamos que hacer, absolutamente una prioridad de la autoridad portuaria, pues reporta sin riesgos financieros a cumplimiento de plazos de los contratos de las licitaciones y adjudicaciones de obras cuyas economías eran críticas; dada la perentoriedad de los de los plazos, hemos hecho accesos a las obras claves, el canal, la dársena... Y la tercera gran obra crítica que eran las bases de los equipos y los jardines, al que contribuimos financieramente en su comienzo, pero con una garantía de su valoración de sus contratos con los consorcios, situación que queda resuelta antes de finalizar el año 2004 como ha sido; se ha cumplido obviamente el acuerdo, exactamente el 30 de diciembre el consorcio de la America's Cup se subrogó los tres contratos que nosotros habíamos firmado con los contratistas adjudicando las obras, puesto que esos plazos eran esencialmente lograrlos en el corto plazo. La belleza, la calidad y la dignificación del entorno, todo hace suponer, que todas las edificaciones que se van a hacer, tanto para las bases como los edificios donde se ubicarán los jueces de las regatas, el edificio para los invitados, el bulevar central de la base interior de uso al ciudadano tendrán una gran repercusión en el Puerto.

Por lo tanto, podemos afirmar que la America's Cup se integra, perfectamente en nuestro modelo de crecimiento como acabamos de ver, refuerza un segundo activo en nuestra estrategia comercial planteada, puesto que refuerza la internacionalización de nuestro puerto y producirá un efecto atracción de líneas marítimas de todo el mundo. Esta situación nos añade un activo interesantísimo en todos sus elementos de conocimientos económicos y marketing,

porque aporta imagen y conocimiento y presenta la marca en los mercados internacionales.

Un segundo efecto asimismo, es que impulsa la marca de los valencianos, por lo tanto impulsa a los sectores productivos económicos que configuran el comercio exterior, por lo tanto serán nuestros clientes. Por lo tanto podemos poner un valor internacional a este nuevo activo incorporando una nueva estrategia de actuación de política de marketing. Dos ejemplos para entender lo que estamos diciendo. Desde el año 2000 venimos trabajando con otros ámbitos del mundo, que son México y Shangai. En octubre del 2004 hemos realizado las primeras misiones empresariales, con México con un notable éxito, alguno de los presentes han acudido a las reuniones y hemos logrado estrechar vínculos con Shangai, con un proyecto que lo definiré relacionado con las nuevas tecnologías. Por lo tanto, esto observado físicamente, personalmente, que todo lo que ha ocurrido en México y en Shangai tiene un plus, es decir tiene más valor desde que somos sede de America's Cup, porque el efecto marca, el efecto imagen es muy notable y es muy sensible a la hora traer volúmenes de negocios. Ciertamente las condiciones objetivas y competitivas no las variamos, pero esto redondea y refuerza nuestra estrategia.

Por último, tampoco quiero olvidarme de comentar que el evento atrae nuevas líneas de actividades económicas y negocios como son los mega-yates y cruceros. La Comunidad Valenciana ha realizado esfuerzos notables para implementar y reforzar el modelo turístico de calidad, y yo creo que tanto pre o post 2007, sé que vamos disfrutar y vamos tener y, vamos a recibir ese efecto, se suele concebir como efecto Olímpico. Estamos convencidos por tanto, que la America's Cup no altera, sino que en todo caso estimula, los tres ejes esenciales de nuestro desarrollo, que podemos resumir en infraestructuras, eficiencia y logística. Como decíamos, hemos tomado impulso a partir de nuestras fuerzas de recursos financieros y nuestros planes prevén una situación en los próximos 20 años, de 1.550 millones de euros, algo más que 250 mil millones de pesetas libres de inversión pública, incluyendo la ampliación y de 1.000 millones de euros, algo así como 160 mil millones de pesetas inversión privada y 300 millones de euros de inversión infraestructura y, el resto, de 700 millones de euros en superestructura. Resumo diciendo que 1.500 millones de inversión pública y 1.000 millones de inversión privada.

Podemos afrontar esa financiación con recursos propios y un apalancamiento máximo de 22 por cien en su tensión financiera más fuerte, que dará en el año 2012 aproximadamente, por lo tanto podemos hacerlo y estamos dispuestos a ello. En cuanto al desarrollo logístico, distribuir a la península desde Valencia es un 30 por ciento más barato que desde cualquier otro puerto, como puede ser el caso de Barcelona. En ese ámbito tenemos dos proyectos muy interesantes. La ZAL, iniciativa fundamentalmente del puerto, y puerto de Sagunto con el que nuestro vínculo crece, en que el puerto es generador de espacios logísticos; por lo tanto, estos proyectos nosotros los consideramos nucleares para el desarrollo logístico, pero además disponemos de una plataforma

tecnológica, como portal en tanto como potencia de su promoción, como de su capacidad transaccional en los contratos, tierra, puerto, mar, que nos permite fortalecer nuestra relación con los puertos internacionales aliados, estableciendo una red estratégica entre puertos y navieras.

Próximamente escenificaremos y tendrán ustedes noticias de una alianza que vamos a firmar con las principales plataformas tecnológicas que existen en el mundo y que va a ser muy importante, para aportar la competitividad a nuestros contratos de transporte. Y por lo tanto, el puerto impulsa y está encantado de hacerlo así un “cluster de Innovación” en las nuevas tecnologías de la información al servicio de la cadena logística.

Por último, en cuanto a eficiencia, la autoexigencia de los servicios competitivos de la cultura de la calidad con la marca de garantía, proyecto singular de calidad que potencia integralmente la calidad del puerto, ya es un referente internacional. Estamos trabajando con la Universidad Politécnica de Valencia, en diferentes frentes de Latinoamérica y realizando esfuerzos en diferentes líneas de productividad de las operaciones tanto del IMPIVA como de la cadena logística y de transporte de contenedores; hemos impulsado también el transporte del contenedor. Y caminamos al fomento del diálogo, estableciendo las bases del consenso para cimentar las relaciones entre los agentes sociales, desde la estabilidad, diseñando planes de optimización y de productividades. Aquí no cabe otra filosofía que lograr la satisfacción del cliente, su fidelización y crecimiento, y esto pasa por la calidad, por la productividad y por la eficiencia. Es un reto para nuestro puerto y entre todas las fuerzas debemos lograr dar el impulso necesario. Les diré que en el 2004 hemos logrado optimizar nuestra productividad bastante, pero todavía nos quedan asuntos pendientes y es parte de nuestro objetivo, y también debemos potenciar aquellas oportunidades con un criterio de sostenibilidad. Les puedo decir que nuestro proyecto se ha convertido en una pauta de comportamiento en las comunidades portuarias y en el Estado español, así como para el resto de Europa, y que la organización de puertos marítimos europeos colocó este proyecto junto con el proyecto sueco (MEDESPO) como los dos más claros ejemplos de gestión ambiental en costos del continente europeo, lo digo para satisfacción y orgullo de todos nosotros. La formación de los recursos humanos, la asimilación de conocimientos y la vertebración de la comunidad portuaria es un instrumento que la fundación, Fundación Valenciaport, compartida con la comunidad portuaria y el conjunto socio-económico van a mejorar nuestra visión en el mundo. Estos ejes por tanto gozan de buena salud, en el sentido de que hay proyectos, ideas e iniciativas. Como la Económica, como esta Real Sociedad, donde tenemos una historia, un sentido, y también disponemos de un plan estratégico, y donde ha llegado la America's Cup, dándole la bienvenida e integrando este nuevo escenario de America's Cup. El puerto quiere profundizar en su discurso puerto-ciudad, logrando una mayor integración entre lo económico y lo social, bajo los principios que inspiran la Responsabilidad Social Corporativa y el código de convivencia de las Naciones Unidas. El objetivo último es, sin perjuicio de consagrar

el papel económico, reforzarnos ante la sociedad tendiendo puentes y por consiguiente aportar vertebración a la sociedad civil. Tenemos junto con la Feria, el instrumento más internacional en la Comunidad Valenciana para el siglo XXI, en un mundo tan globalizado, donde de cada dólar que se produce, 75 centavos lo hacen en el Pacífico y los otros 25 en el resto del mundo. Es el puerto el que más nos conecta al mundo, tenemos la percha de America's Cup, tenemos un plan, tenemos un estímulo, tenemos la ambición, tenemos la actitud, francamente no hubiera sido capaz de aproximarles al puerto de trasladarle de otra tendencia que es para la economía, con la consideración, con la idea fija de que el destinatario último es la sociedad y de comunicar los planteamientos en esta nueva etapa y que quisiéramos implantar para ir cumpliendo nuestros objetivos y constituir un instrumento de integración y cohesión social.

La comunidad portuaria configurada por empresas y trabajadores, el consejo de administración del Puerto de Valencia y su equipo humano, un notable equipo humano, estamos dispuestos a cumplir con determinación nuestra misión, contribuyendo a incrementar en la medida de lo posible el índice de Hopkins de la Comunidad Valenciana, como decíamos al principio.

Esta es nuestra oferta, nuestra aportación, en definitiva nuestro compromiso, muchas gracias por su atención.

ANEXO. AUTORIDAD PORTUARIA Y VALENCIAPORT

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) es el organismo público responsable de la gestión de tres puertos de titularidad estatal situados a lo largo de 80 kilómetros en el borde oriental del Mediterráneo español: Valencia, Sagunto y Gandía.

La APV, como el resto de Autoridades Portuarias, depende del Ministerio de Fomento. Se rige por la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante modificada por la Ley 62 /97 de 26 de diciembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y la Ley 48/2003 de 26 de Noviembre de Régimen Económico y Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General que establecen tanto el rol que debe desempeñar la APV en el cumplimiento de las funciones que tiene encomendadas, como su estructura organizativa.

Para ser competitivos, los puertos deben configurarse como grandes centros logísticos, plenamente integrados en las cadenas de suministro global. Con este propósito nace el Plan Estratégico 2015 de Valenciaport, en cuya elaboración se ha contado con la activa participación tanto de los principales clientes y operadores portuarios como de los estamentos económicos y sociales más importantes, destinado a potenciar el desarrollo de los tres puertos que gestiona (Valencia, Sagunto y Gandía) con los siguientes objetivos clave: (1) Consoli-

dar Valenciaport como la principal entrada y salida interoceánica de la Península Ibérica; (2) Convertirlo en el distribuidor regional y plataforma logística intermodal líder del Mediterráneo; y (3) Disponer en 2015 de capacidad para atender un tráfico de 68 millones de toneladas y cuatro millones de TEU. Además, el Plan contiene siete líneas estratégicas de desarrollo que se despliegan a su vez en proyectos estratégicos prioritarios.

Valenciaport es el primer y último puerto de escala de los principales servicios marítimos interoceánicos de línea regular del Mediterráneo Occidental, lo que se traduce en las siguientes ventajas: (a) Puerto comercial más próximo al eje Suez-Gibraltar, ruta de las principales líneas interoceánicas; (b) Gran facilidad para la concentración y distribución del tráfico del Mediterráneo Occidental. Asimismo, nuestra posición envidiable en la Península Ibérica nos convierte en el puerto natural para el tráfico interoceánico de mercancías, al proporcionar tiempos reducidos en el transporte terrestre, y ofrecer la amplia posibilidad para la redistribución de mercancías con origen y destino en la Península.

Valenciaport es una óptima elección para cualquier línea de navegación, al contar con una potente área de influencia directa que se encuentra entre las más dinámicas de Europa y a poca distancia de los países del sur de Europa y del norte de África. El *área de influencia directa* de Valenciaport abarca un radio de 350 km, donde se produce el 51 por ciento del PIB español y reside la mitad de la población activa. Valenciaport, además de encontrarse en el corazón de la Comunidad Valenciana, dispone de inmejorables conexiones por carretera y ferrocarril con el centro de España, convirtiéndolo en el puerto natural de Madrid y una de las plataformas esenciales de la Península Ibérica. Como *puerto hub del Mediterráneo Occidental*, desde Valenciaport se pueden distribuir eficientemente las mercancías en un radio de 2.000 km, no solo en los países del Sur de la Unión Europea sino también en los países del Norte de África (Marruecos, Argelia, Túnez y Libia), que representan un inmenso mercado de 243 millones de consumidores.

Valenciaport ofrece una completa red de conexiones a los principales puertos del mundo a través de más de 140 líneas regulares, entre las que se encuentran las de las principales compañías marítimas internacionales, y de múltiples conexiones regionales que dotan de una gran capilaridad al transporte de mercancías por Valenciaport. Estableciéndonos así como la mejor y más eficiente opción al servicio del comercio marítimo del Sur de Europa, con conexiones a más de 850 puertos de todo el mundo.

Valenciaport dispone de instalaciones especializadas de alto rendimiento para todo tipo de tráfico (graneles líquidos, graneles sólidos, mercancía general convencional, mercancía general containerizada y pasajeros): (1) más de 12.000 m de muelles con calados de hasta 17 metros que posibilitan la escala de los más grandes buques portacontenedores; (2) más de 30 grúas pórtico especializadas en la manipulación de mercancía general containerizada y no containerizada; y (3) 300 hectáreas de superficie de depósito.

Adicionalmente, Valenciaport dispone de una avanzada red de conexiones terrestres por carretera y ferrocarril (autovía libre de peaje a Madrid) que le unen con los principales centros productivos de la Península. Dispone asimismo de acceso al aeropuerto internacional en menos de 15 minutos.

Para poder disponer a tiempo de la capacidad necesaria para atender un tráfico que, de acuerdo con el *Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Valencia*, duplicará en 2015 los niveles actuales, alcanzando los 68 millones de toneladas y los 4 millones de TEU, la APV tiene prevista la ampliación de sus infraestructuras y espacios portuarios con máximo respeto al medio ambiente.

La prestación de los servicios portuarios puede ser realizada directamente por las Autoridades Portuarias o mediante gestión indirecta por cualquier procedimiento reconocido en la ley. La prestación de estos servicios conlleva el pago de unas tasas o tarifas: (1) *Tasas portuarias* en contraprestación por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación de servicios no comerciales por las Autoridades Portuarias; (2) *Tarifas portuarias* en contraprestación por los servicios comerciales que se presten en régimen de concurrencia y teniendo éstas el carácter de precios privados; (3) *Tarifas de servicios básicos* que previamente han sido adjudicados por la Autoridad Portuaria a terceros; y (4) *Tarifas oficiales de terminales* correspondientes a las labores de carga, descarga, estiba, desestiba y trasbordo de mercancías objeto de tráfico marítimo en los buques y dentro de la zona portuaria.

Valenciaport ofrece a cargadores-receptores, operadores logísticos y transitorios modernas infraestructuras para el almacenamiento, manipulación, distribución y demás servicios de valor añadido a la mercancía: Zonas de Actividades Logísticas de Valenciaport, *ZAL de Valencia* (operativa en 2007), y *Área Logística de Parc Sagunt* (en proceso de planificación). Asimismo, existe una red de polígonos industriales situados en un radio de 20 km de los Puertos de Valencia y Sagunto que complementa la oferta de servicios logísticos avanzados.

La calidad de servicio es uno de los factores estratégicos fundamentales sobre los que se apoya Valenciaport para afianzar su liderazgo entre los puertos interoceánicos del Mediterráneo. La calidad en los puertos, así como su gestión, tiene una doble vertiente: (a) *la calidad interna*, relativa a los servicios prestados por la propia Autoridad Portuaria; y (b) *la calidad externa*, relacionada con los servicios que prestan los integrantes de la Comunidad Portuaria al cliente final (armador, importador o exportador). En esta vertiente, los colectivos que integran la Comunidad son concebidos como los distintos eslabones de una misma cadena que provee de un determinado servicio a un cliente final, influyendo todos ellos en la percepción de la calidad del servicio prestado por el puerto en su conjunto.

Desde hace años, la Autoridad Portuaria de Valencia viene trabajando en estas dos vertientes, creando un Sistema de Calidad Global que implica activamente a todos los miembros de la Comunidad Portuaria, estableciendo una

Marca de Garantía que compensa a los usuarios de los servicios portuarios en caso de incumplimiento de los niveles de servicio aprobados, compartiendo sistemas informáticos de comunicación y mejorando la eficacia y eficiencia global de Valenciaport.

Valenciaport ha apostado siempre por estar a la vanguardia en la implantación de los más eficientes sistemas de información y en el desarrollo tecnológico. Para ello, se apoya en: (1) El aprovechamiento y promoción de las *Tecnologías de la Información y las Comunicaciones* (TIC) en todos los ámbitos de la Autoridad Portuaria; (2) El lanzamiento de *valenciaportpcs.net*, plataforma tecnológica que ofrece servicios orientados a agilizar los procesos operativos de las empresas de la Comunidad Portuaria en los ámbitos mar-puerto-tierra; (3) *Infoport Valencia*, el principal proveedor y articulador de servicios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) de la Comunidad Portuaria; (4) La *Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana*, (FEPORTS), instituto tecnológico del sector portuario de nuestra Comunidad Autónoma.

La Fundación de la Comunidad Valenciana para la Investigación, Promoción y Estudios Comerciales de Valenciaport surge como una iniciativa de la Autoridad Portuaria de Valencia a la que se suman un conjunto de Instituciones y empresas de la Comunidad Valenciana. La Fundación pretende ser un instrumento al servicio de los agentes que intervienen en la cadena del transporte y la logística, especialmente en los ámbitos marítimos y portuario, como elementos claves de competitividad en el creciente proceso de internacionalización de las empresas de nuestra Comunidad, y como tal va a desarrollar actividades de investigación, formación, cooperación al desarrollo, fomento de la economía y culturales. Los principales fines que persigue son: (a) Vertebrar la Comunidad Portuaria Valenciaport en su dimensión comercial; (b) Contribuir a la consolidación de Valencia como plataforma logística del Mediterráneo Occidental; (c) Reforzar la competitividad de la economía valenciana, en particular de su cadena de transporte, en el contexto de la globalización e internacionalización creciente de la misma; y (4) Promover la gestión del conocimiento y asegurar la formación del capital humano de la Comunidad Portuaria Valenciaport, poniendo a su disposición las herramientas más adecuadas.

Valenciaport es no sólo un elemento clave en la proyección exterior de la Comunidad Valenciana, sino también la puerta marítima de producción y consumo de toda la Península Ibérica. Su liderazgo se sustenta sobre las siguientes bases: (a) *Ubicación privilegiada*; (b) *Área de influencia* atractiva e *innovación*; (c) Una *red de conexiones* interoceánicas y regionales regulares con los principales puertos del mundo; (d) Unas *infraestructuras portuarias* e intermodales que permiten realizar las actividades portuarias y el transporte de las mercancías eficazmente y a *tasas y tarifas* competitivas; (e) Unas infraestructuras avanzadas para actividades *logísticas* que permiten realizar servicios de valor añadido a la carga; y (f) *Calidad de servicio* garantizada.

Los tres puertos integrados en Valenciaport (Valencia, Sagunto y Gandía) están situados a orillas del mar Mediterráneo, a lo largo de 80 kilómetros de la costa oriental española. Esta zona, incluida dentro de la Comunidad Valenciana, ha experimentado uno de los crecimientos más rápidos de la Unión Europea en los últimos años. Valenciaport goza de una posición envidiable en la Península Ibérica que le convierte en su puerto natural para el tráfico interoceánico de mercancías. Asimismo, su privilegiada situación geoestratégica en el centro del arco mediterráneo occidental, en línea con el corredor marítimo este-oeste que atraviesa el Canal de Suez y el Estrecho de Gibraltar, le posiciona como primera y última escala de las principales compañías marítimas de línea regular entre América, la Cuenca Mediterránea y el Lejano Oriente.

Valenciaport es el puerto comercial líder del Mediterráneo occidental en términos de volumen de mercancías containerizadas. Durante 2005, 40, 86 millones de toneladas pasaron por los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, un 8,99 por ciento más que en el ejercicio 2004, cifras que consolidan el liderazgo de Valenciaport.

En cuanto a *tráfico de contenedores*, Valenciaport es el primer puerto comercial de España y se encuentra entre los diez primeros puertos de Europa y los cincuenta puertos del mundo en el movimiento de contenedores. El Puerto de Valencia acoge también un tráfico regular de *pasajeros* con las Islas Baleares e Italia y un emergente mercado de cruceros que en 2005 registró 110 escalas y 106.502 pasajeros. Para dar soporte a este nivel de actividad, Valenciaport dispone de modernas *instalaciones* dotadas de equipamiento competitivo en una superficie de unas 600 hectáreas, con más de 12.000 metros lineales de muelle, de los que 4.000 metros tienen calados iguales o superiores a los 14 metros. Por todo ello, Valenciaport juega un papel relevante en el *desarrollo económico* de su área de influencia. Se estima que Valenciaport genera, directa o indirectamente, más de 15.000 empleos y actividad por valor de más de 1.100 millones de euros.