



Francesc Sánchez y Aurelio Martínez durante el desayuno de trabajo (Foto VM)

# Aurelio Martínez: "En Valencia hay un gran déficit de suelo logístico"

El presidente de Valenciaport, Aurelio Martínez, aprovechó ayer la proximidad de las vacaciones estivales para hacer balance de los últimos meses. El futuro de la Ampliación Norte, el Acceso Norte al puerto de Valencia, la ZAL y la autosuficiencia energética son ahora algunas de las prioridades de la Autoridad Portuaria

## C. SAIZ / VALENCIA

El presidente de Valenciaport, Aurelio Martínez, aprovechó ayer la proximidad de las vacaciones estivales para hacer balance de los últimos meses. El futuro de la Ampliación Norte, el Acceso Norte al puerto de Valencia, la ZAL y la autosuficiencia energética son ahora algunas de las prioridades de la Autoridad Portuaria

Aurelio Martínez mostró su satisfacción por la apuesta de cuatro compañías por la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Valencia y reconoció que el concurso era "muy restrictivo", con el único objetivo de evitar posibles especulaciones. Aunque lo deseable habría sido poder adjudicar las siete parcelas existentes, ahora se pondrá en marcha el mecanismo legal

que permite prolongar durante un año el plazo en el que otras empresas puedan concurrir en las mismas condiciones de la convocatoria para optar a las tres parcelas restantes. "En Parc Sagunt sucedió lo mismo. Primero quedo desierto la convocatoria y luego aparecieron nuevas ofertas", recordó Martínez, quien manifestó su confianza de que "no hay mejor oferta logística

Anúnciese en  
Valencia Marítima,  
llame e infórmese en el

O son  
medida en que  
de quienes

Adam Smith  
(1723-1790)  
economista escocés.

4

1

6

2

7

1

8

6

4

5

2

8

solución

8	6	4	1	5	7	2	3	9
2	5	9	4	3	8	1	8	7
3	7	1	9	8	2	5	6	4
9	8	7	5	6	1	4	2	3
1	4	3	2	7	9	6	5	8
5	2	6	3	4	7	9	1	8
4	9	5	4	2	3	8	1	6
6	1	2	8	9	4	3	7	5
7	3	8	6	1	5	9	4	2

- Carlos Vicedo Alenda
- Cristina Saiz Soriano
- Raúl Tárrega Moya
- Nuria Vicedo Miralles
- Pilar Sanz Albuixech
- Rosa Cabello López
- Victoria López Pastor
- Sandra Saiz Soriano
- Vicente Mas Carrilero
- Sergio Soler Solaz

Edita: Valenmar S.L.

9-1ª 46011 VALENCIA  
15 - Fax: 96 367 85 55  
enmar@veintepies.com

que esa".

Además, el presidente del puerto de Valencia resaltó el compromiso social del proyecto y aseguró que se trata de una "excelente noticia para Nazaret", un barrio que según datos de enero de 2018 registraba una tasa de paro del 48,8%, cuando la media en Valencia se sitúa en el 10,5%. De hecho, una de las condiciones de la convocatoria de la ZAL era que los adjudicatarios contrataran personal de Nazaret, un requisito que, sin ser del todo excluyente, era imprescindible para adjudicar las parcelas.

No obstante, y a pesar de la satisfacción por la puesta en marcha de una iniciativa que empezó a cincelarse hace tres décadas, Aurelio Martínez lamentó la falta de suelo logístico en Valencia y reconoció que las parcelas de la ZAL "son pequeñas". En este sentido, explicó que la mayor de ellas tiene 38.000 metros cuadrados y que un cargador o una gran compañía, como sería el caso de Mercadona en Parc Sagunt, requiere parcelas de hasta 400.000 metros cuadrados. En este sentido, el presidente de Valenciaport apuntó que este déficit de suelo logístico, con Ribarroja ya comple-

ta, autoexcluye a Valencia de grandes oportunidades.

#### Ampliación Norte

Sobre la nueva terminal de la Ampliación Norte el presidente del enclave valenciano destacó que será "la mayor inversión realizada en ningún puerto español" e insistió en la importante incidencia del proyecto en la generación de empleo, ya que durante cinco o seis años se prevé que trabajen en la obra entre 3.000 y 4.000 personas, además de la inversión permanente en empleo que supone la nueva terminal.

Ante la posibilidad de que la nueva instalación termine por ser completamente automatizada (los pliegos exigen un mínimo de semiautomatización), tanto el presidente como el director general de la APV, Francesc Sánchez, descartaron que se trate de una amenaza para el empleo. En este sentido, Sánchez recordó que en su momento el Sistema de Información Comunitario fue tachado también como amenaza y lejos de ello repercutió positivamente en el desarrollo del tráfico portua-

rio. "Si entonces se hablaba de un millón de TEU y 15.000 empleos generados por la actividad portuaria, ahora nos encontramos en cinco millones de TEU y 40.000 empleos", apuntó el director.

Aunque lo oportuno sería, para el presidente del puerto de Valencia, que la entrada en servicio de la terminal fuera de la mano del Acceso Norte,

### Las obras de la nueva terminal de la ampliación impulsarán entre 3.000 y 4.000 empleos

Aurelio Martínez no se mostró muy optimista al respecto, recordando que el proyecto data de 1989 y que es cada vez más urgente: "El acceso sur tiene la mayor densidad de tráfico pesado de toda España, así que creo que ejecutar el Acceso Norte es lo más prometido con la ciudad que se puede hacer. No deja de ser curiosa la fuerte oposición a la alternativa en túnel en una ciudad que tiene 40 kilóme-

tros de túneles". "Si se ejecutara el Acceso Norte se descongestionaría el tráfico del By-Pass y se reducirían los costes para el sector cerámico en cincuenta euros por contenedor", añadió.

Tal es la implicación de la APV con este proyecto que el puerto se ha comprometido con Puertos del Estado a financiar al cincuenta por cien el citado túnel, de manera que aportaría 200 de los 400 millones en los que se ha valorado la obra, a los que luego habría que sumar el resto de conexiones.

En todo caso, Aurelio Martínez recordó que es INECO quien está elaborando ahora el estudio sobre las diferentes alternativas del trazado y que no se prevé conocer su contenido hasta primeros del año que viene, de manera que si los plazos se agilizaran al máximo el Acceso no estaría antes de 2026 ó 2027, es decir, uno o dos años después de la Ampliación Norte.

En cuanto a la capacidad financiera de la APV, que ha invertido otros 400 millones en la propia ampliación, el presidente explicó que la entidad tiene suficiente fondo: "Con los 75 millones de cash

flow que genera el puerto en el plazo de trece o catorce años podrían estar financiadas todas las inversiones programadas y a ellos hay que sumar los ingresos futuros. En todo caso - añadido - nunca se rebasaría la deuda de 600 millones que ya alcanzó en su momento la APV".

#### Cruceros

La Autoridad Portuaria de Valencia está pendiente de alcanzar un acuerdo con el Ayuntamiento sobre los viales de acceso y salida a la nueva terminal internacional de pasajeros que se ubicará en la zona sur del puerto para seguir adelante con el proyecto.

Según Martínez, el diseño de la terminal está "bastante avanzado" y los trámites para su arranque también, una vez que se procedió al rescate de los terrenos que ocupaba Unión Naval de Levante: "Ahora procederemos a realizar las tareas de limpieza y la recuperación del edificio del antiguo astillero (que data de 1914), que alojará la nueva terminal. Sólo queda por resolver el tema de los accesos para ver como solucionar la cuestión sin que se produzca un nudo de congestión".

## > EN CLAVE

### "Hay que empezar a pensar en ubicar aerogeneradores en el mar"

La APV ya ha hecho pública en numerosas ocasiones su intención de lograr en un corto plazo de tiempo la autosuficiencia energética. En este proyecto se enmarcaría la nueva subestación eléctrica, un proyecto que ya cuenta con dotación presupuestaria (ocho millones de euros de inversión) y que sólo depende del visto bueno de la Consellería de Industria.

Según Aurelio Martínez, una vez que se reciba la autorización pertinente la APV acometerá esta iniciativa, que contará con dos equipos de 20 megavatios cada uno destinados a suministrar energía eléctrica al puerto y a los buques. Estos 20 megavatios se sumarían a otros recursos

energéticos, como los fotovoltaicos, que también están contemplados por la APV, pero que son limitados: "En las instalaciones actuales podríamos ubicar entre siete y ocho molinos. Cada uno de ellos generaría 4,5 megavatios, 2,5 de ellos aprovechables, de forma que hablaríamos de otros 20 megavatios".

No obstante, estos nuevos recursos serían en todo caso insuficientes para poder cumplir los objetivos de Valenciaport, que tiene previsto que los buques de crucero que atraquen en el recinto se abastezcan de energía eléctrica: "Cada uno de estos grandes buques consume unos 6 megavatios, de manera que con dos de ellos estaríamos prácticamente al límite

de la capacidad energética actual del puerto, es decir, 13 megavatios". Es aquí donde se encuadra un nuevo plan de la APV, que está considerando la posibilidad de ubicar aerogeneradores en el mar: "Podrían situarse a una distancia racional de la costa, entre cuatro y cinco kilómetros, y estar situados en un cajón flotante o en un arrecife artificial que pudiera general un menor impacto ambiental e incluso constituir un atractivo con nuevas formas de vida". "En todo caso - prosiguió el presidente - habrá que valorar si ese impacto visual puede ser asumible ante los beneficios que aportarían a la sociedad y el medio ambiente la promoción de las energías renovables".