



UNIVERSIDAD  
POLITECNICA  
DE VALENCIA



CENTRO DE ESTRATEGIAS  
Y DESARROLLO DE VALENCIA



AJUNTAMENT DE VALENCIA

## CÁTEDRA CIUDAD Ciclo de Conferencias

### LAS INFRAESTRUCTURAS Y LA LOGÍSTICA COMO OPORTUNIDADES DE DESARROLLO

# El futuro de Valenciaport como principal enclave portuario del Mediterráneo

UPV, 04 de marzo de 2010

**Ramón Gómez-Ferrer Boldova**

Director General

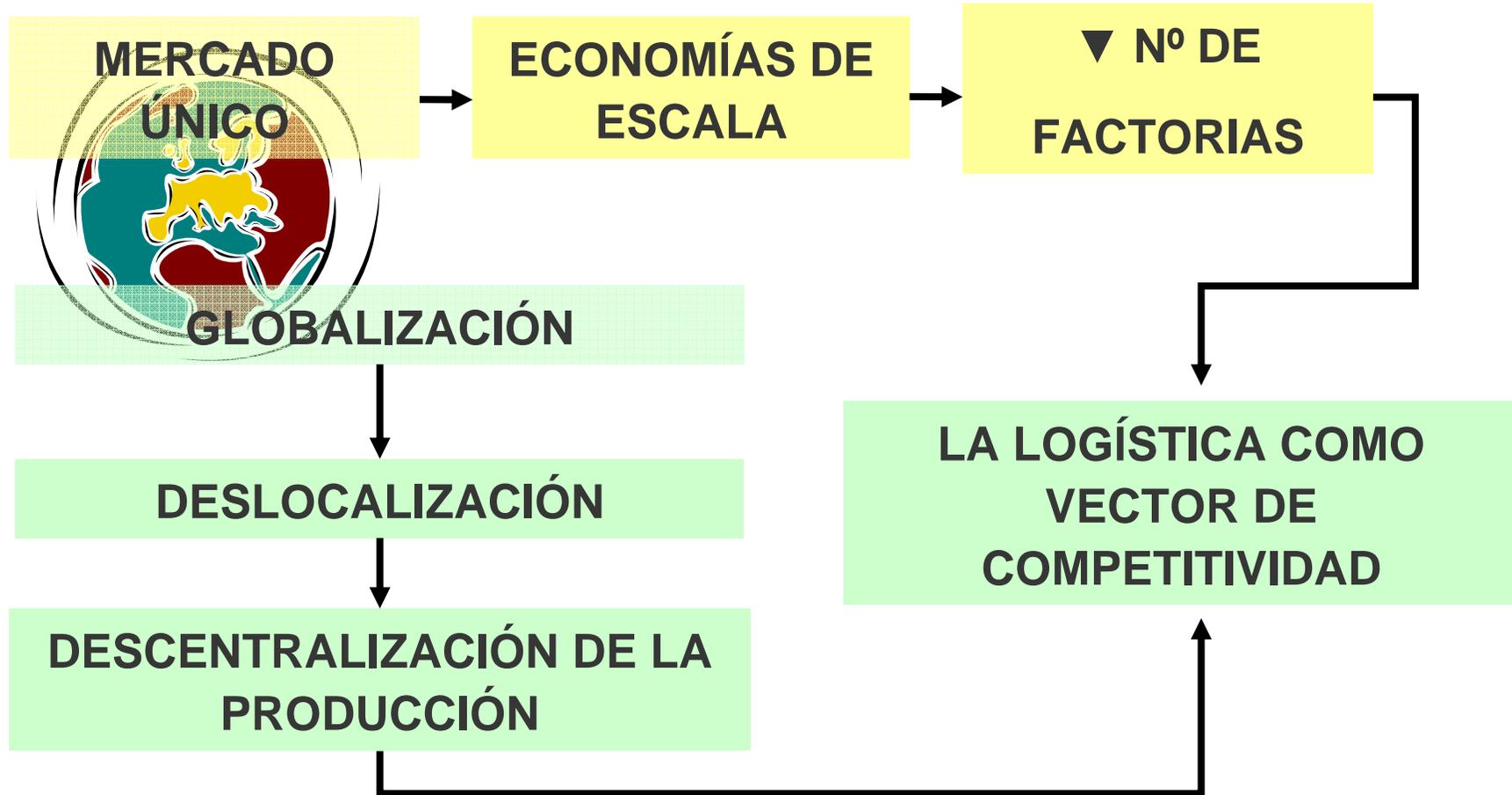
Autoridad Portuaria de Valencia



## Resumen:

1. Los puertos frente a la Logística
2. Valenciaport: principal activo logístico de la Comunidad Valenciana
3. Claves estratégicas del desarrollo de Valenciaport
4. El impacto de la crisis económica mundial de 2008
5. Reacción de Valenciaport frente a la crisis
6. La Gobernanza del Cluster Portuario: una oportunidad para reforzar el posicionamiento del puerto
7. El puerto de Valencia: motor de actividad económica y oportunidades para la ciudad

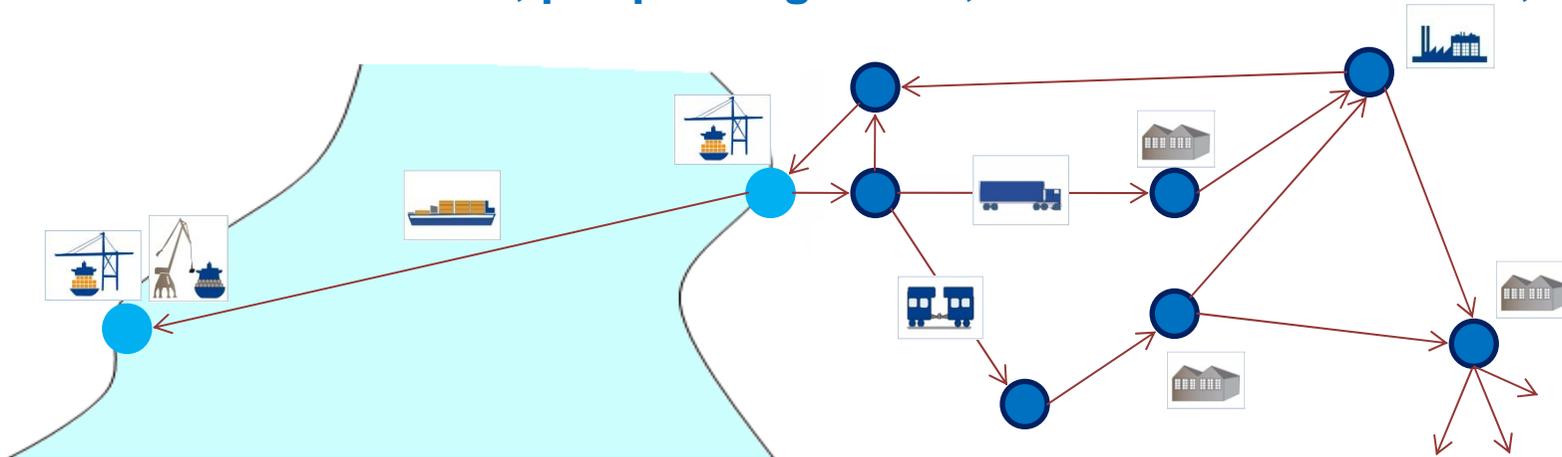
# 1. La Logística: vector clave de competitividad



# 1. El boom de la Logística: Cómo?

- La política de los Gobiernos
- Liberalización del comercio mundial
- Reducción de los aranceles aduaneros
- Países emergentes
- Desarrollos tecnológicos en el transporte
- Nuevas tecnologías de la Información y las Comunicaciones
- Las políticas de transporte
- Una competencia que desborda las fronteras nacionales

1. Las cadenas logísticas se apoyan en una compleja **red de puertos (hub y feeders)** e infraestructuras complementarias (carreteras, ferrocarriles, terminales intermodales, parques logísticos, centros de distribución,...)



Depot - Parque Logístico - Terminal Intermodal - Puerto Seco - Centro de Distribución - Terminal de Contenedores



## 2. Valenciaport: principal activo logístico de la Comunidad Valenciana

### El sistema portuario español



Modelo Landlord

Descentralización

Autosuficiencia económica

Autonomía de gestión

28 Autoridades Portuarias y Puertos del Estado



- ♦ Tráfico Total 2009: 412,7 MT. (-12,90% s/ 2008)
- ♦ Tráfico de Contenedores 2009: 11,7 MTeu (-12,04 % s/ 2008)

## 2. Valenciaport: principal activo logístico de la Comunidad Valenciana

- La **Autoridad Portuaria de Valencia**, es el organismo público responsable de la gestión y administración de **tres puertos** de titularidad estatal situados a los largo de 80km en el borde oriental del Mediterráneo español: **Valencia, Sagunto y Gandía.**

- **VALENCIAPORT** es la **marca comercial**



**VALENCIA**  
51,5 mill. T. 2008



Las infraestructuras y la logística como oportunidades de desarrollo: El puerto de Valencia

**SAGUNTO**

**7.5 mill. T. 2008**



Las infraestructuras y la logística como oportunidades de desarrollo: El puerto de Valencia

**GANDIA**  
0,34 mill. T. 2008



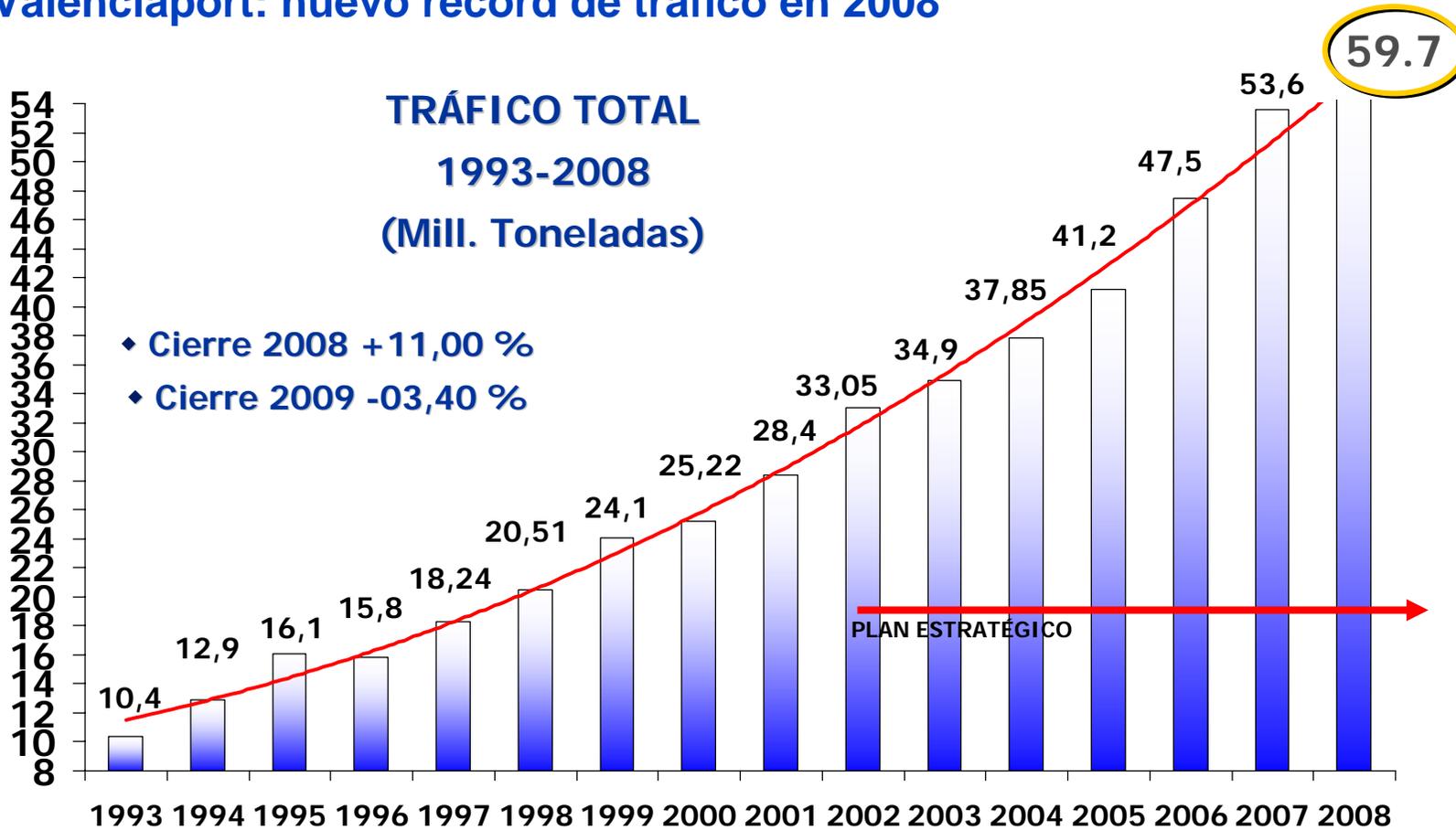
## 2. Valenciaport: principal activo logístico de la Comunidad Valenciana

Valenciaport es hoy líder en el tráfico de contenedores en España y el Mediterráneo

TRÁFICO DE CONTENEDORES 2008 PUERTOS EUROPEOS (Mill . TEU)		
RANKING	PUERTO	2008
1	ROTTERDAM	10,8
2	HAMBURG	9,7
3	ANTWERP	8,66
4	BREMEN	5,6
5	<b>VALENCIA</b>	<b>3,6</b>
6	GIOIA TAURO	3,47
7	ALGECIRAS	3,32
8	FELIXTOWE	3,2
9	BARCELONA	2,57
10	LE HAVRE	2,5

TRÁFICO DE CONTENEDORES 2008 PUERTOS DEL MUNDO (Mill . TEU)		
RANKING	PUERTO	2008
1	SINGAPORE	29,92
2	SHANGHAI	27,98
3	HONG KONG	24,25
4	SHENZEN	21,41
5	BUSAN	13,43
9	ROTTERDAM	10,8
16	LOS ANGELES	7,85
17	LONG BEACH	6,49
28	<b>VALENCIA</b>	<b>3,6</b>
38	SANTOS	2,6

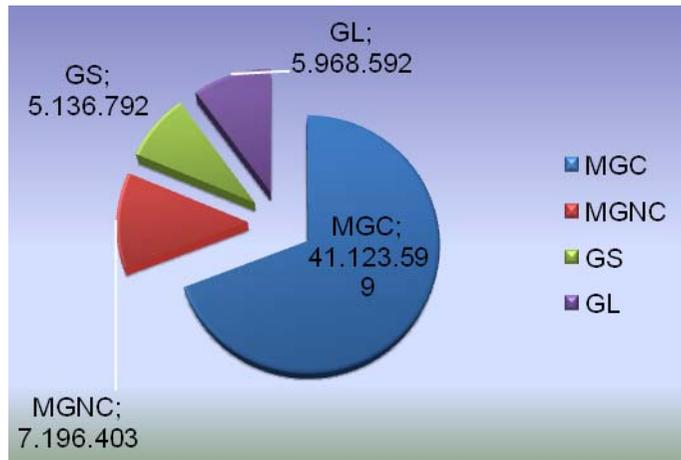
## 2. Valenciaport: nuevo record de tráfico en 2008



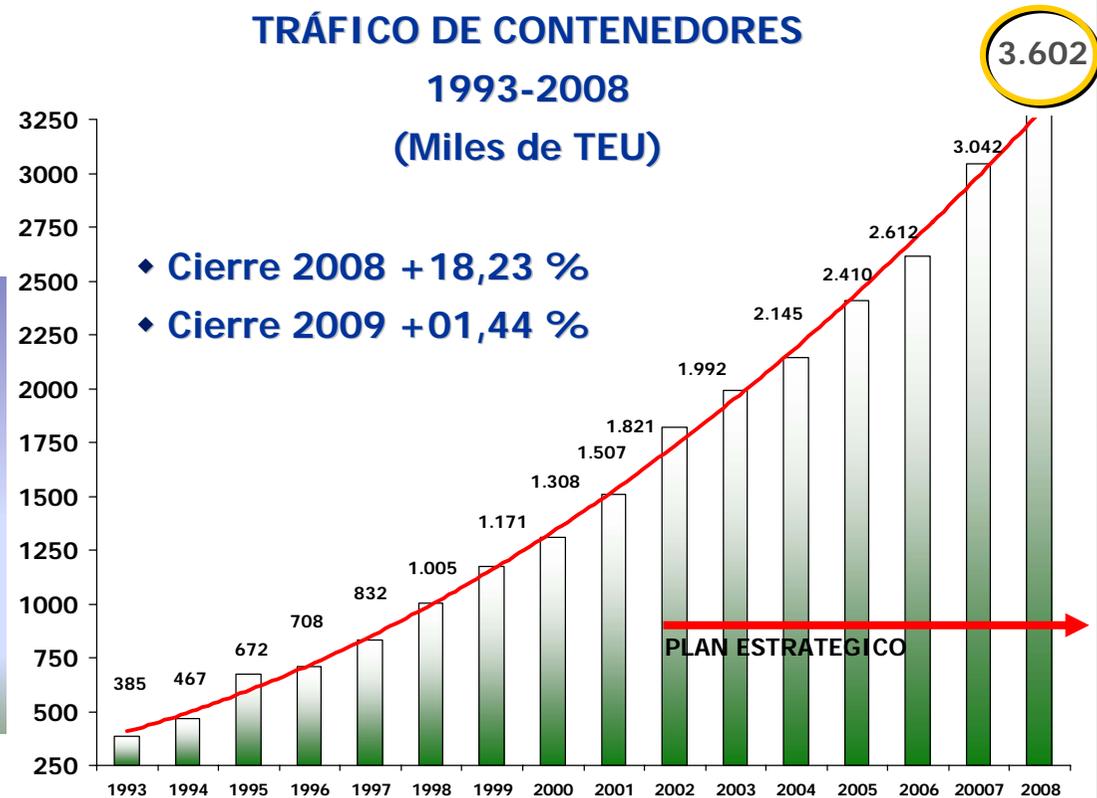
Las infraestructuras y la logística como oportunidades de desarrollo: El puerto de Valencia

## 2. Valenciaport: nuevo record de tráfico en 2008

**TRÁFICO POR TIPO DE MERCANCÍA 2008**  
(Toneladas)

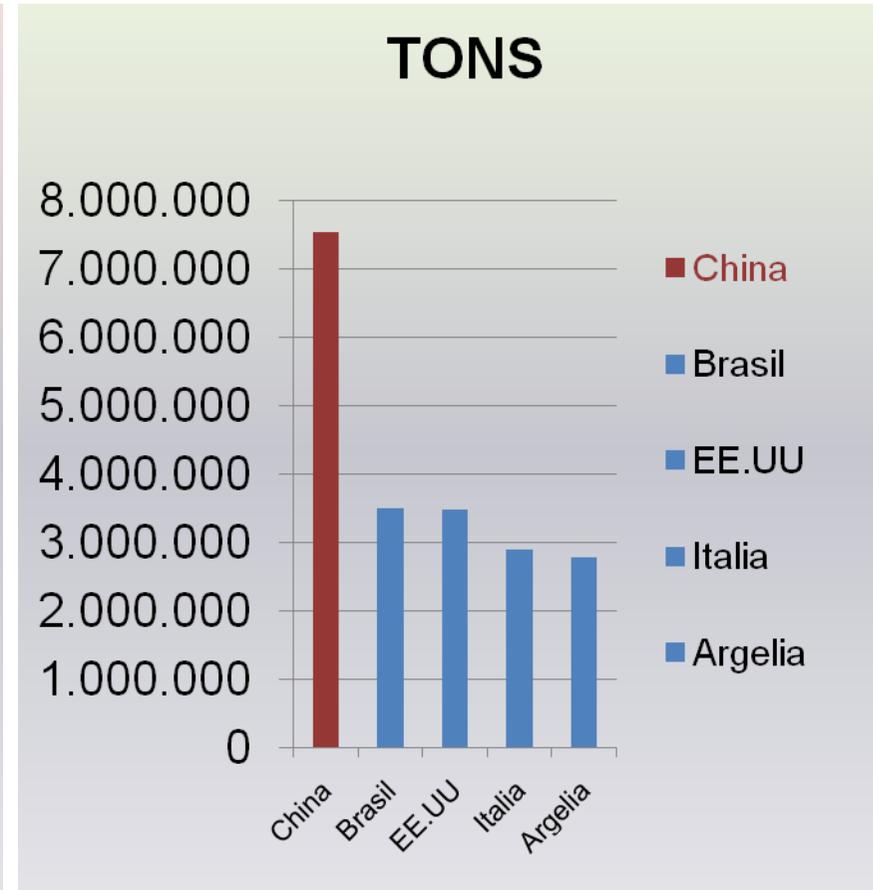
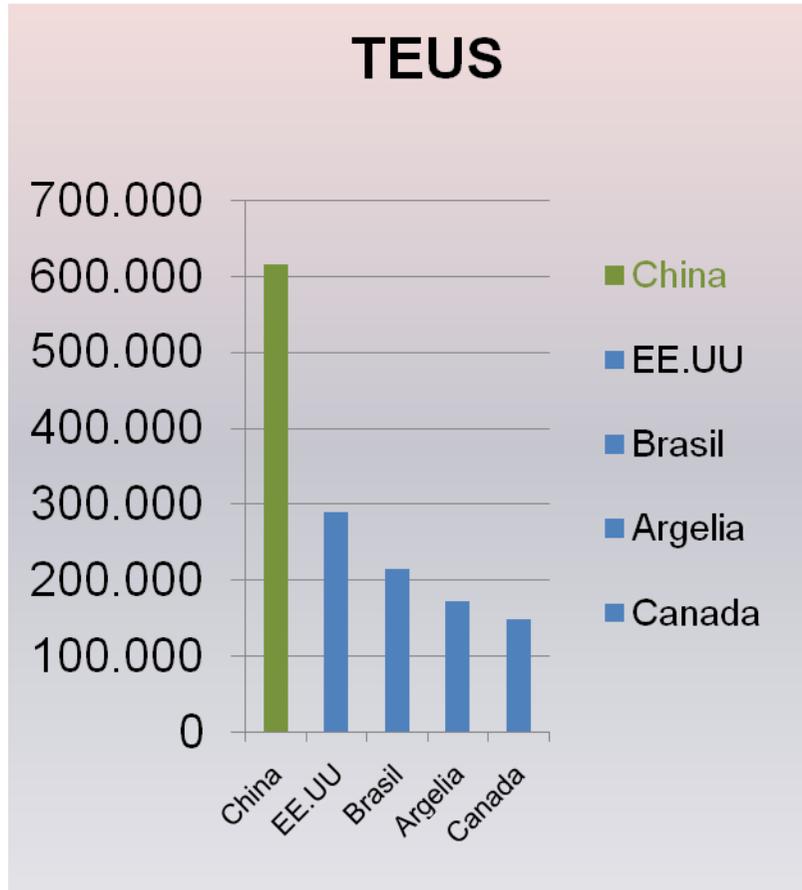


**TRÁFICO DE CONTENEDORES**  
1993-2008  
(Miles de TEU)



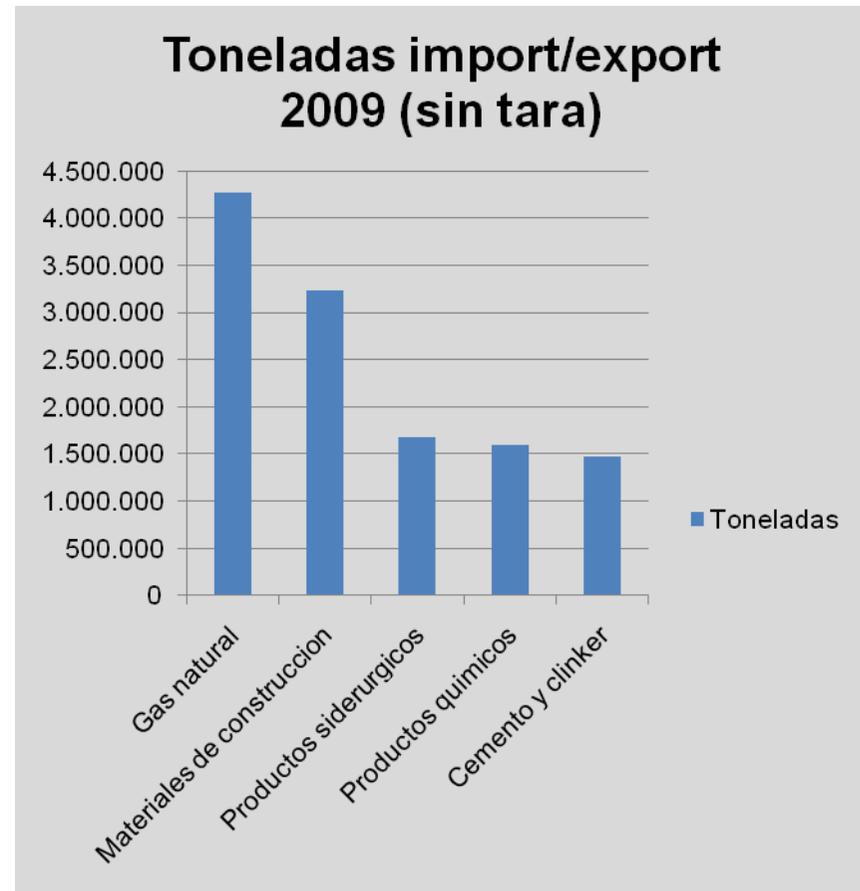
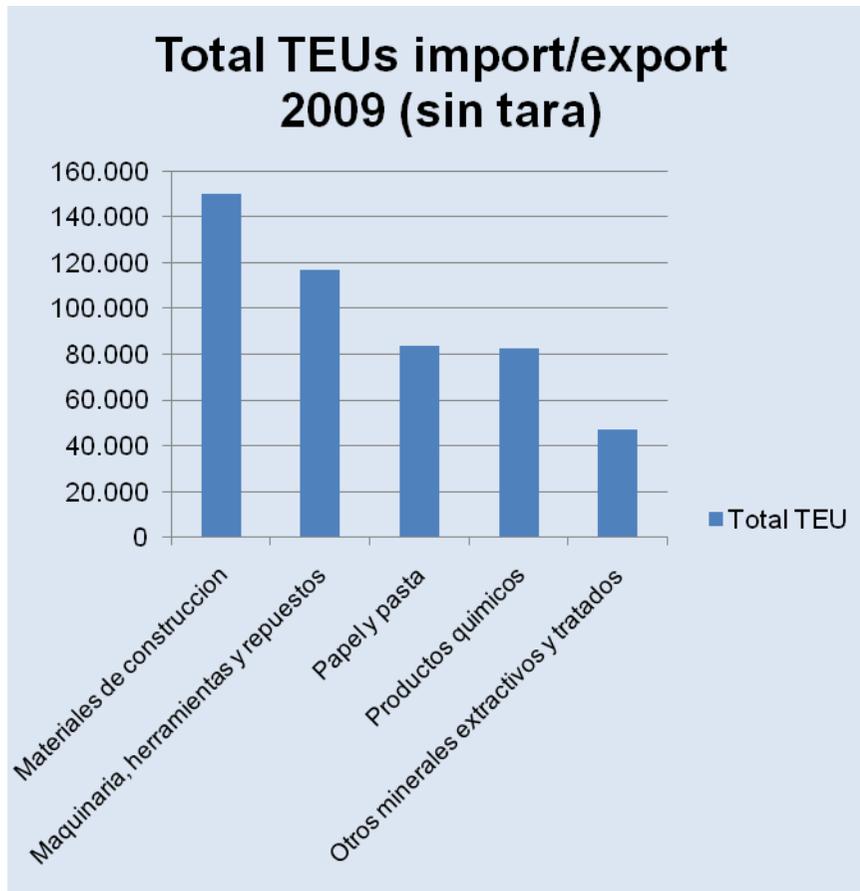
Las infraestructuras y la logística como oportunidades de desarrollo: El puerto de Valencia

## 2. Valenciaport: asegura la conectividad con las principales mercados (850 puertos) mediante mas de 140 servicios de línea regular



**Tráfico con los 5 primeros países cliente de Valenciaport en 2009**

## 2. Valenciaport: de servicio a las necesidades de aprovisionamiento y distribución de nuestro tejido productivo y de consumo



## 2. Valenciaport: Impacto Económico del 1,65 % del VAB regional



Las infraestructuras y la logística como oportunidades de desarrollo: El puerto de Valencia

### 3. Claves estratégicas del desarrollo de Valenciaport: El Plan Estratégico

Integrando las necesidades de la Comunidad Portuaria y los Clientes



**PLAN ESTRATEGICO 2002 -2015**

### 3. Estrategia de Valenciaport

La **misión** de los puertos de la APV es contribuir a acrecentar la competitividad de su hinterland

Favorecer la **capacidad internacional de competir del tejido económico y social** de su área de influencia a través de una **oferta competitiva en calidad y precio de infraestructuras y servicios** portuarios, marítimos, intermodales y logísticos **alineados con las demandas sociales y la política europea de transporte**



#### *Prioridades Estratégicas de Valenciaport*

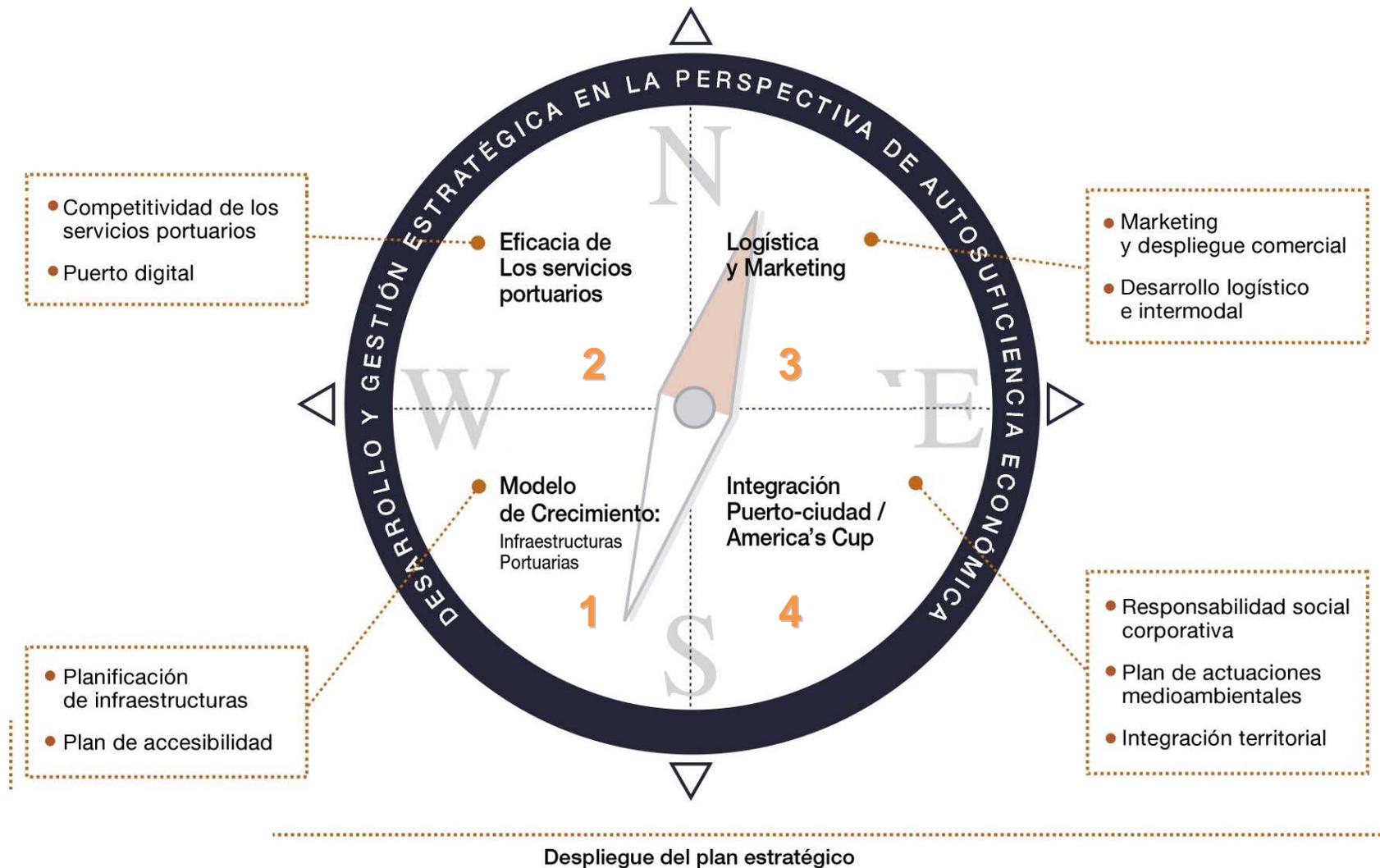
Defender y potenciar la interoceanidad de sus puertos

Desarrollar el carácter de plataforma logística intermodal de sus puertos

Servir tráficos clave para el desarrollo del tejido económico y social

Afianzar el modelo de desarrollo sostenible

### 3. Estrategia de Valenciaport: Énfasis en 4 Ejes Estratégicos





## Modelo de crecimiento: VALENCIA NORTE

### PROYECTO DE AMPLIACIÓN

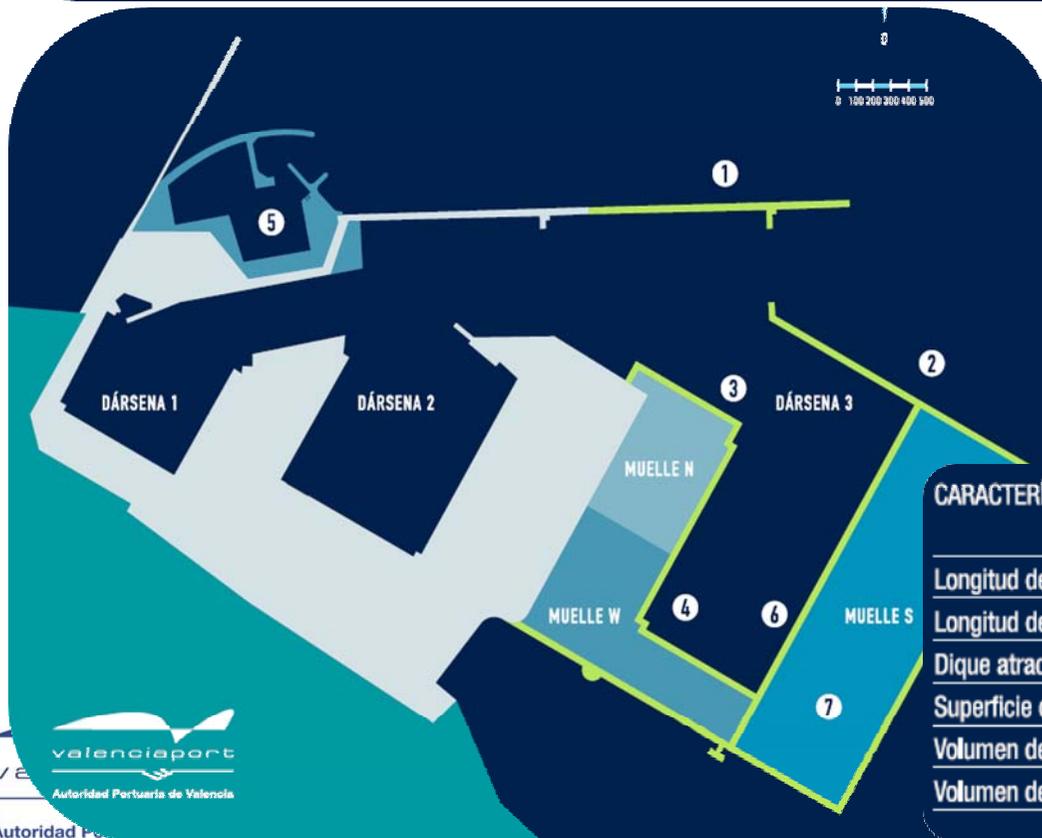
- FASE 1**
- ① Construcción del dique exterior de dos alineaciones de 2.089 m. y 1.304 m. respectivamente.
  - ② Construcción del muelle interior que conforma la nueva dársena en la zona de entrada.
  - ③ Dragado de la dársena a 18 m. de profundidad.
  - ④ Relleno de una nueva superficie portuaria destinada a contenedores.
  - ⑤ Relleno del resto de la explanada destinada a otros espacios portuarios.
- FASE 2**
- ⑥ Formación de un dique paralelo al dique del este actual con una longitud total de 1.215 m.
  - ⑦ Relleno y formación de explanada con una anchura de 275 m., destinada a contenedores.

### CARACTERÍSTICAS MÁS REPRESENTATIVAS DE ESTE PROYECTO DE AMPLIACIÓN

Longitud de diques	5.556 m.
Longitud de dique atracable	2.100 m.
Longitud de muelles	2.060 m.
Superficie de explanadas	153 ha.
Volumen de rellenos	19.050.000 m <sup>3</sup> .
Volumen de dragados (-18 m)	1.500.000 m <sup>3</sup> .

PROYECTO DE AMPLIACIÓN

- FASE 1
- ① Prolongación del dique exterior actual en una alineación recta de 1.150 m.
  - ② Nueva dársena conformada por un dique de tres alineaciones rectas de 1.910 m., 1.895 m. y 1.575 m de longitud.
  - ③ Muelle perimetral de las explanadas N y W con un total de 1.730 m. de longitud
  - ④ Dragado de la Dársena 3 hasta un calado de 20 m. y anchura de 700 m. y relleno de las explanadas N y W (total de 87 ha.)
  - ⑤ Construcción de la Marina Deportiva.
- FASE 2
- ⑥ Construcción del Muelle S, que forma una explanada rectangular de 1.886 m. x 584 m.
  - ⑦ Relleno de la explanada S con una superficie totalútil de 110 ha.



Modelo de crecimiento:  
SAGUNTO

CARACTERÍSTICAS MÁS REPRESENTATIVAS DE ESTE PROYECTO DE AMPLIACIÓN

Longitud de diques	6.320 m.
Longitud de línea de muelle con explanada	3.290 m.
Dique atracable	1.585 m.
Superficie de explanadas	197 ha.
Volumen de rellenos	19.500.000 m <sup>3</sup> .
Volumen de dragados (-20 m)	12.000.000 m <sup>3</sup> .

Las infraestructuras y la logística como oportunidades de desarrollo: El puerto de Valencia



- **Especialización** de las terminales portuarias
- **Modelos de gestión avanzados** para garantizar los mejores resultados y servicios
  - Operadores portuarios Best-in-class
  - Modernización de las operaciones portuarias: procesos, equipamientos y recursos humanos
  - Marca de garantía
- **Infoestructura:** Innovación tecnológica
  - Desarrollo de los servicios de información y la red de telecomunicaciones: **EDI + ICS**
  - Implementación del Portal Transaccional: **VALENCIAPORTPCS.NET**
- **Seguridad y Protección**
  - Expansión y modernización de los servicios de inspección: **PIF + CSI**
  - Servicios de seguridad y control: **ISPS**
  - Gestión y servicios medioambientales: **ECOPORT**
- Transferencia de la Economía de Escala a los clientes.

*Gestión orientada permanentemente hacia una mayor competitividad de nuestros puertos*

## TERMINALES DE CARGA



	Terminales
<b>TERMINALES DE CONTENEDORES</b>	3
<b>TERMINALES MULTIPROPOSITO</b>	8
<b>TERMINALES RO-RO</b>	3
<b>TERMINALES DE PASAJE Y CRUCEROS</b>	4
<b>TERMINALES GRANELES LIQUIDOS</b>	7
<b>TERMINALES GRANELES SOLIDOS</b>	8





La Marca de Garantía es un innovador sello de Calidad registrado y reconocido a nivel estatal y como internacional. Es uno de los pilares sobre los que se sustenta el compromiso de calidad que, tanto, Valenciaport como las empresas de su Comunidad Portuaria, mantienen con sus clientes, que tienen en ella un instrumento eficaz de garantizar la calidad de sus transacciones comerciales



## Eficiencia de los servicios portuarios



- Atraque del buque según lo previsto



- Aprovisionamiento del buque sin demoras



- Seguridad en la mercancía



- Plazos prefijados en la entrega del contenedor



- Conocimiento de embarque a las 12 horas de salida del buque



- Transparencia en la facturación

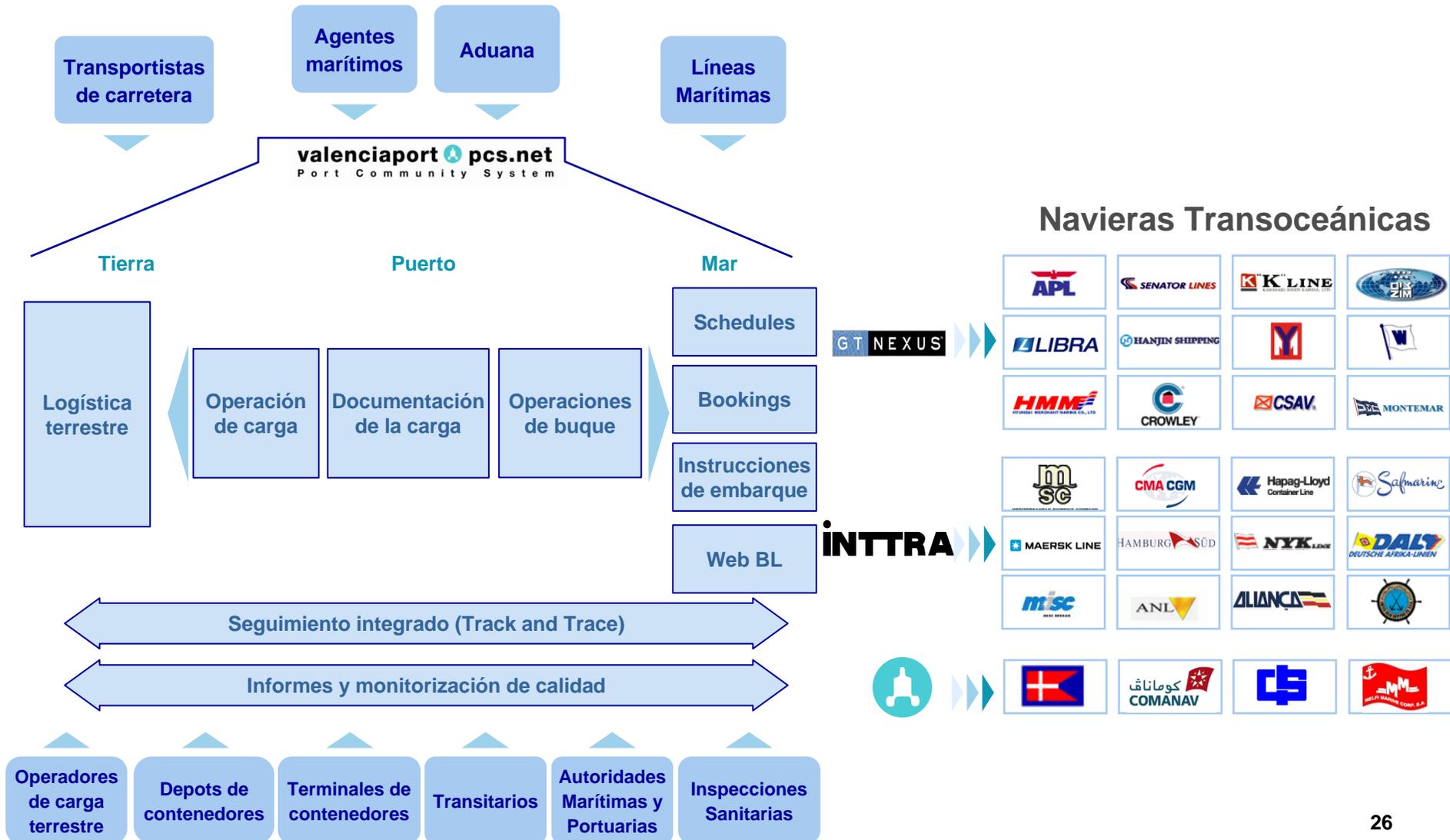


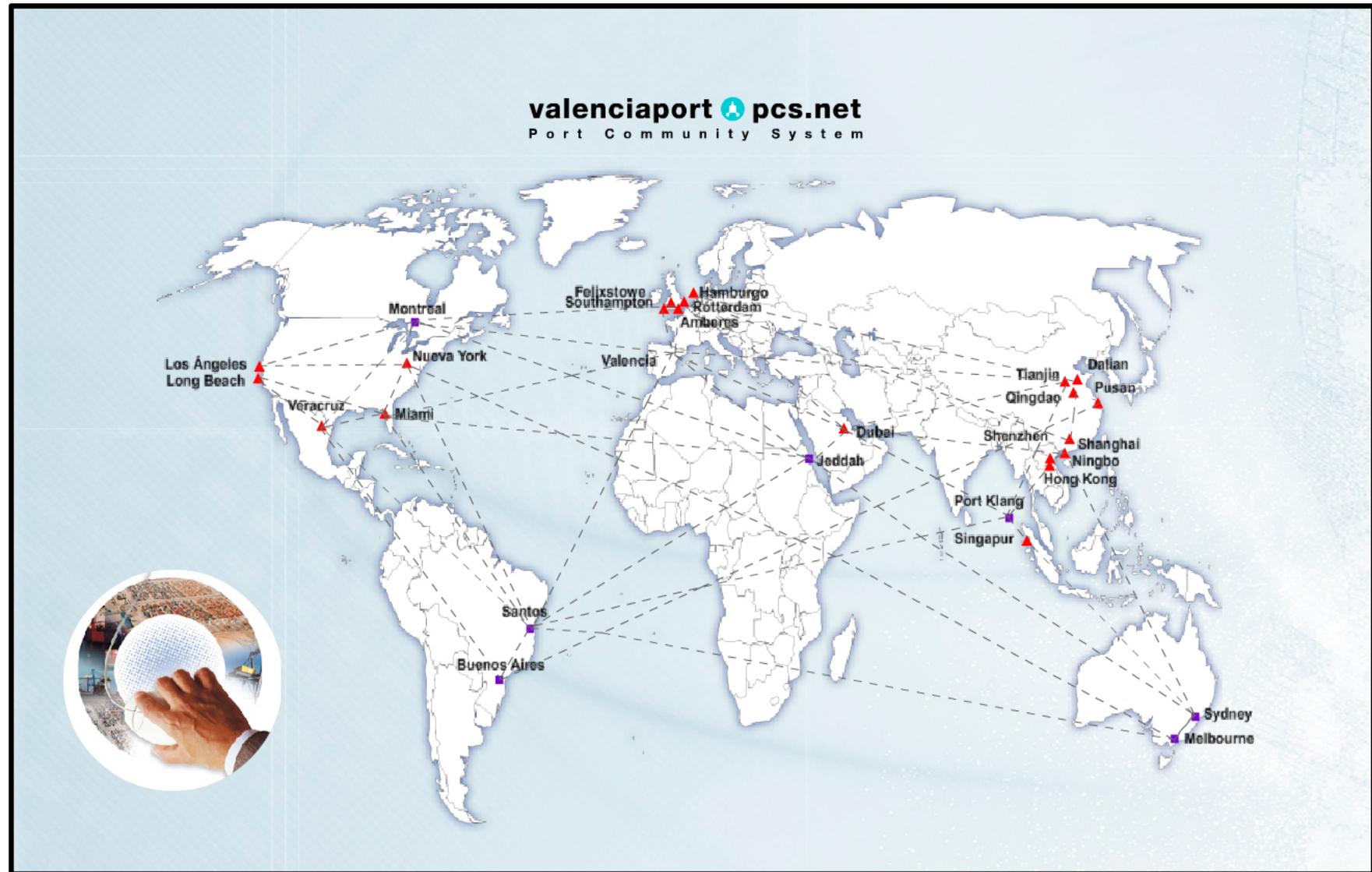
- Carta de calidad para el tráfico de cítricos para garantizar una productividad mínima



- Sistema de Calidad para el tráfico de vehículos nuevos

# valenciaportpcs.net ofrece cobertura completa de tierra, puerto y mar y está conectado con las principales navieras transoceánicas





◆ **Seguridad y protección:**

- ◆ Expansión y modernización de los servicios de inspecciones: Puesto de Inspección Fronterizo (PIF) y Container Security Initiative (CSI).
- ◆ Servicios de seguridad y control: International Ships & Port Facilities Security Code (ISPS), y próximamente MEGAPORTS



- ◆ Política ambiental, servicios y gestión medioambiental: ECOPORTS y certificado EMAS



- **Medidas de marketing y negocio:**
  - Implantación de un plan de acción **comercial y de marketing**
  - Reforzamiento de la **dirección comercial**: creación de Key Account Managers
- **Desarrollo Logístico**
  - Parques Logísticos + Depots + Áreas de servicio de transporte por carretera en el corredor Valencia - Sagunto
    - ZAL Valencia, ZAL Sagunto, Parque Logístico de Ribarroja
  - Red de Plataformas Logísticas de Interior: Madrid, Zaragoza, Castilla-La Mancha, Castilla-León,...
    - Madrid Plataforma Logística, PLAZA Zaragoza, Plataforma de Burgos
- **Expansión de los Servicios Intermodales**
  - **Desarrollo de los Corredores de Ferrocarril & expansión de los servicios de ferrocarril**
    - Puerto Seco de Madrid, corredor Valencia-Madrid, Corredor Mediterráneo (FERRMED),..
  - **SSS & Desarrollo Autopistas de Mar**

*Gestión orientada hacia del mercado para  
la potenciación del hinterland & foreland*

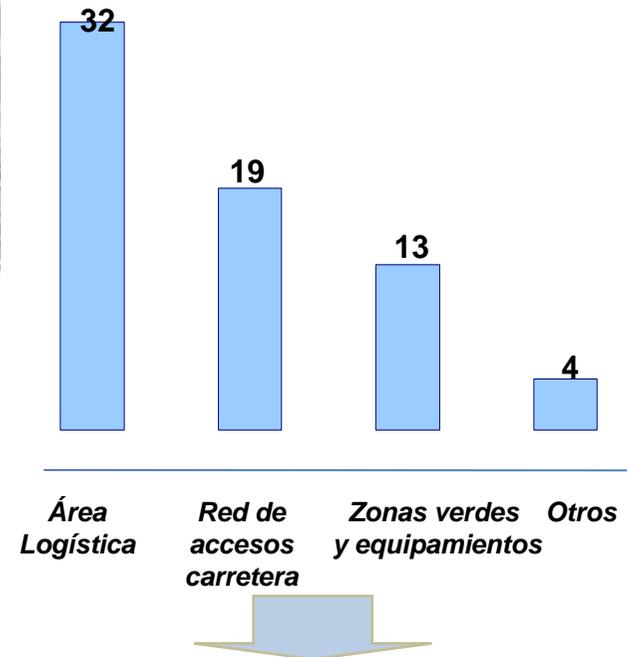
**Logística y Marketing**

## Valencia ZAL (Zona de actividades Logística)



## Datos Proyecto ZAL VALENCIA

Total superficie: 68 hectareas

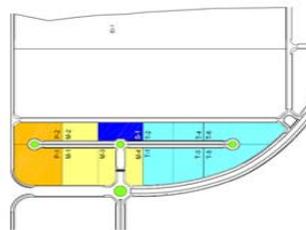


## Parc Sagunt



Adyacente al Puerto de Sagunto se encuentra PARC SAGUNT, el mayor parque tecnológico empresarial de Europa (9.5 Mill. M2)

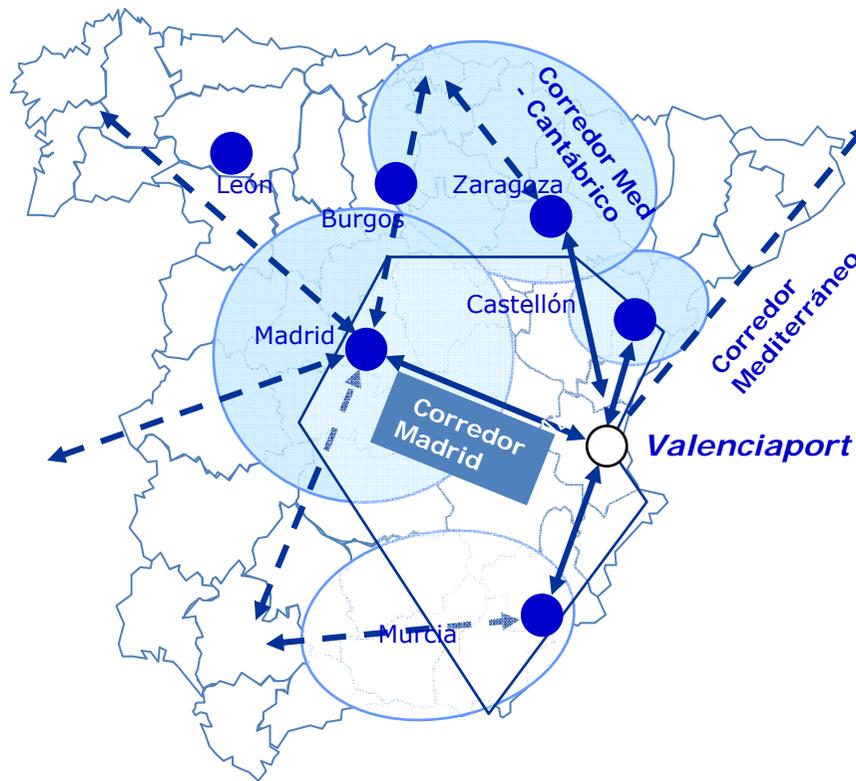
APV tiene adjudicadas 28 Ha. de suelo logístico en PARC SAGUNT Fase I



- Conexión con Terminales de Contenedores
- Conexión con Aeropuerto
- Conexión con otras plataformas logísticas del interior
- Accesos (V15, V30, Acceso Norte)

## Logística y Marketing

## Corredores ferroviarios



- En términos de tráfico, el **corredor Valencia – Madrid** es el más importante para el Puerto de Valencia, con 20 servicios por semana.

- El **Puerto seco de Coslada** (Valenciaport es socio) es el principal receptor/expedidor de estos servicios donde el puerto de Valencia, que es de lejos su principal cliente.

- El **corredor Mediterráneo – Cantábrico** permite la conexión con PLAZA (12 Mio m<sup>2</sup> logísticos) y su complejo ferroviario.



Puerto Seco Coslada (Madrid)



## Corredores ferroviarios



### FERRMED Gran Eje Ferroviario de mercancías Escandinavia- Rin-Ródano-Mediterráneo Occidental

- Promovido por FERRMED, asociación de carácter multisectorial, creada a iniciativa del mundo empresarial.
- Más de 3.500 km.
- Concentra 54% población UE y 66% de su PIB.

Las infraestructuras y la logística como oportunidades de desarrollo: El puerto de Valencia

### 3. Plan Estratégico: INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD





**Marina Real Juan Carlos I:  
1.100.00 m<sup>2</sup> abierto al uso  
deportivo y ciudadano.**

### 3. Plan Estratégico: INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD



### 3. Plan Estratégico: INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD



### 3. Plan Estratégico: INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD



**VALENCIAPORT: Sede del GRAN PREMIO DE EUROPA DE F1 durante 7 años.  
Primera celebración el 24 de agosto de 2008**





### 3. Plan Estratégico: INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD



### 3. Plan Estratégico: INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD



## INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD: Propuestas de GMP Architects



# INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD: Propuestas de Jean Nouvel y Jose M<sup>a</sup> Tomás



### 3. Plan Estratégico: Resumen



## 4. La crisis económica mundial de 2008: Peligro + Oportunidad

### Peligro

- Caída sostenida (profunda and duradera) del comercio mundial
- Brusca disminución de algunos tráficoos con fuerte impacto en el transporte marítimo y terrestre:
  - Materiales de construcción (clinker, cemento, perfiles metálicos,..)
  - Automóviles (vehículos nuevos, componentes, acero laminado para chapas)
  - Bienes de consumo
- Presión para reducir los costes portuarios
- Restricciones de crédito que limitan la inversión privada
- Cierre de empresas, desempleo, deslocalización de factorías, cambio en pautas logísticas

## 4. La crisis económica mundial de 2008: Peligro + Oportunidad

### Oportunidad

- Compromiso internacional por una economía global abierta (Cumbres del G-20)
  - Rechazo del proteccionismo y freno a nuevas barreras comerciales
- Reformas del sistema financiero
- Plan de Acción Anti-crisis que incluye:
  - Apoyo a sectores duramente afectados (banca, automoción, PYMES,..)
  - Inversión pública en infraestructuras productivas
- Relanzamiento de intercambios comerciales aprovechando soluciones logísticas competitivas. Tasas de crecimiento menores:
  - Graneles sólidos y líquidos: 1 - 2 % p.a.
  - Mercancía general: 4 % - 7 % (contenedores) p.a.

## 5. Reacción de Valenciaport frente a la crisis. Énfasis en:

Mejora de la Eficiencia

Mantenimiento del plan de crecimiento de las infraestructuras

Fortalecimiento del plan de crecimiento comercial y RSC

Objetivos

- ✓ Minimizar los costes de paso de la mercancía
- ✓ Reforzar la fidelización de las navieras
  - Mantener la conectividad
- ✓ Consolidarnos como Plataforma Logística líder del Mediterráneo Occidental



Autoridad Portuaria de Valencia

Mejora de la posición interoceánica

Mejora de la competitividad de la economía de Valencia y de España

“Posicionamiento” para la “recuperación”

## 5. Reacción de Valenciaport frente a la crisis. Énfasis en:

### EFICIENCIA

- Reforzar la competitividad de los servicios portuarios
  - Mejorar la productividad
  - Mejorar los procedimientos administrativos
  - Ajustar costes
- Plan de corresponsabilidad en operaciones portuarias: diálogo social
- Expandir modelo de calidad a la cadena logística para reforzar el tejido productivo
- Ampliar aplicaciones TIC a servicios aguas arriba y abajo
  - Mejorar integración con la cadena logística
  - Aplicaciones para servicios intermodales (SSS y FFCC) y puertos secos

## 5. Reacción de Valenciaport frente a la crisis. Énfasis en:

### MODELO DE CRECIMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS

- Mantener plan de inversiones
  - Obras de ampliación
  - Inversiones productivas
  - Accesos terrestres
- Adaptar ritmo de inversiones a la evolución del mercado

## 5. Reacción de Valenciaport frente a la crisis. Énfasis en:

### MODELO DE DESARROLLO COMERCIAL

- Incrementar proximidad al cliente para conocer sus necesidades actuales y satisfacer sus requerimientos
- Seguir desarrollando iniciativas logísticas
  - Zonas logísticas portuarias
  - Networking con plataformas logísticas del hinterland y foreland
  - Accesos terrestres
- Seguir avanzando en re-equilibrio modal
  - Expandir servicios SSS / MoS
  - Expandir servicios FFCC (intermodalidad)
  - Expandir corredores ferroviarios para mercancías (Madrid, Aragón, FERRMED)

## 5. Reacción de Valenciaport frente a la crisis. Énfasis en:

### MANTENER POLÍTICA DE RSC

- Beneficios sociales de los empleados
- Programa de Acciones de Desarrollo Sostenible
- Integración Puerto-Ciudad
  - Planes de mejora de las condiciones de vecindad
  - Desarrollo de espacios portuarios abiertos usos ciudadanos
- Transparencia y Comunicación
- I +D + i
- Reforzar el Cluster Logístico - Portuario

## 6. La Gobernanza del Cluster Portuario: palanca para superar la crisis

Fuera de los recintos portuarios, hay poca comunicación entre los stakeholders de la cadena logística, pero el funcionamiento de un puerto está inextricablemente ligado con el desarrollo del hinterland y los niveles generales de servicio (GIL)

“Los *Cluster* ayudan a crear *una estrategia más alineada y completa* para lograr unas actividades portuarias y logísticas integradas”  
(Kieran Ring)

“El puerto debe definir su visión estratégica y *practicar una buena gobernanza* mediante el establecimiento de un sistema de normas y responsabilidades que esté alineado con las metas estratégicas propuestas y su visión del futuro (Mary Brooks)”

## 6. La Gobernanza del Cluster Portuario: palanca para superar la crisis

Concepto de **CLUSTER INDUSTRIAL** introducido por Michael Porter en 1990

### CLUSTER

- Conjunto de organizaciones interdependientes que operan en la misma cadena de valor y están geográficamente concentradas

### CLUSTER PORTUARIO

- Empresas y entidades ligadas a la transferencia de cargas en el puerto y hacia / desde el territorio
- Empresas logísticas y cargadoras / receptoras de mercancías
- Resto de partes interesadas

## 6. La Gobernanza del Cluster Portuario: palanca para superar la crisis

**Ventajas de los CLUSTER: mejor acceso a**

- Gente competente
- Ideas innovadoras
- Proveedores especializados
- Clientes exigentes
- I + D e Innovación de vanguardia
- Inversores y capital riesgo
- Sinergias; menos transacciones para hacer negocios

**LOS CLUSTERS RESPONDER MEJOR A LAS CRISIS Y SE RECUPERAN MAS RAPIDAMENTE**

## 6. La Gobernanza del Cluster Portuario: palanca para superar la crisis

### VALENCIAPORT NOMINADO CLUSTER PORTUARIO BEST IN CLASS

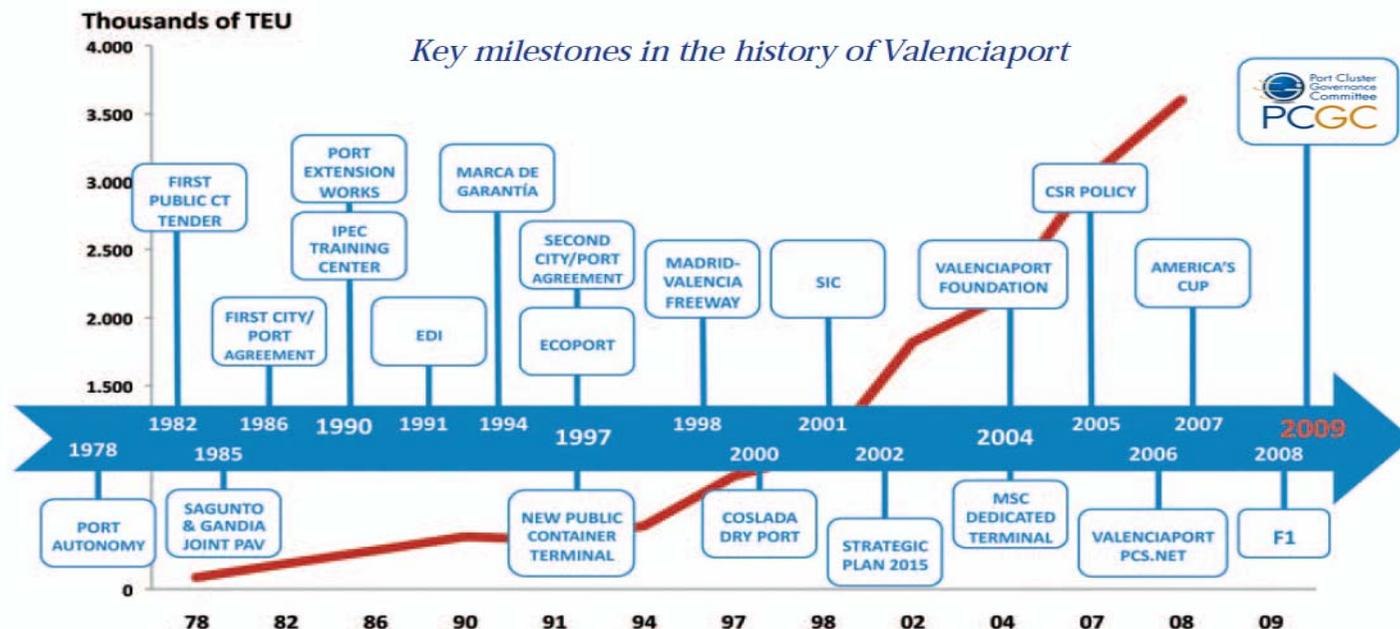
“El puerto de Valencia, líder en España, ha sido premiado por sus mejores prácticas de gobernanza del cluster portuario por el Global Institute of Logistics. Valenciaport, primer puerto de contenedores de España, ha sido galardonado con la distinción de cluster portuario global “best-in-class” tras una revisión de sus estándares de funcionamiento realizada por el Instituto entre los clusters marítimo portuarios mundiales” ([www.globeinst.org/portcluster](http://www.globeinst.org/portcluster)).



## 6. La Gobernanza del Cluster Portuario: palanca para superar la crisis

### POR QUÉ VALENCIA?

***“Un port cluster con un nivel excepcional de madurez, con stakeholders involucrados en un proceso verdadero de colaboración, transferible a otros clusters, con un liderazgo claro (de la Autoridad portuaria de Valencia), que suma y cohesiona” (Kieran Ring, CEO Global Institute of Logistics)***



Las infraestructuras y la logística como oportunidades de desarrollo: El puerto de Valencia

## 6. La Gobernanza del Cluster Portuario: palanca para superar la crisis

### VALENCIAPORT PRESIDIRÁ EL PCGC (PORT CLUSTER GOVERNANCE COMMITTEE)

**Misión:** El PCGC del Global Institute of Logistics tiene por objeto desarrollar un *modelo transferible* basado en “Best in Class” benchmarking que permitirá a los puertos que lo implanten atraer a todos los stakeholders del cluster portuario a *eleva los niveles de calidad de servicio, maximizar el movimiento de carga y sus beneficios.*

**Metas:**

2009-2011: Llevar a cabo 10 talleres *share-learn-benchmark (SLB)* en clusters portuarios desarrollados y emergentes

2011: *Guía de Mejores Prácticas en la Gobernanza del Cluster Portuario*

## 7. El puerto de Valencia: motor de actividad económica y de oportunidades para la ciudad

- **Feliz convivencia en la fachada marítima de:**
  - Actividades comerciales portuarias y
  - Usos ciudadanos (eventos deportivos, culturales y de ocio)
- **Generador actividad económica, inversiones, empleo y rentas para los ciudadanos, recursos para las administraciones públicas y revalorización de los espacios urbanos colindantes.**
- **Factor de competitividad (CEV) y pilar del nuevo modelo de desarrollo económico valenciano (AVE)**
- **Comprometido con un liderazgo útil al servicio de la economía y la sociedad**





**GRACIAS POR SU  
ATENCIÓN**



Autoridad Portuaria de Valencia  
Av. Muelle del Turia s/n  
46024 Valencia

Tif: +34 963 939 500  
[www.valenciaport.com](http://www.valenciaport.com)



UNIVERSIDAD  
POLITECNICA  
DE VALENCIA



CENTRO DE ESTRATEGIAS  
Y DESARROLLO DE VALENCIA



AJUNTAMENT DE VALENCIA

## CÁTEDRA CIUDAD Ciclo de Conferencias

### LAS INFRAESTRUCTURAS Y LA LOGÍSTICA COMO OPORTUNIDADES DE DESARROLLO

# El futuro de Valenciaport como principal enclave portuario del Mediterráneo

UPV, 04 de marzo de 2010

**Ramón Gómez-Ferrer Boldova**

Director General

Autoridad Portuaria de Valencia

