



## **“Deberíamos pensar en crear centros industriales para producir y exportar más antes de hablar de logística”**

La terminal semiautomática TTI Algeciras, propiedad del grupo surcoreano Hyundai Merchant Marine desde 2017, inició la actividad en mayo de 2010. Sus instalaciones disponen de una capacidad máxima de 1,8 millones de teus. La mayor parte del tráfico de esta terminal es el transbordo, aunque como señala su consejero delegado, Alonso Luque, se está produciendo, poco a poco, una mayor presencia del import-export. Por ello, demanda una mayor concienciación para favorecer la llegada de centros industriales y la dotación de las herramientas adecuadas para afrontar la competencia de Tanger Med.

**¿Qué papel desempeñan hoy los puertos en la configuración de las ciudades y en la generación de riqueza de su entorno?**

El impacto que tienen los puertos importantes es altísimo. Hay que distinguir los tipos de puertos, el exclusivamente comercial de importación y exportación, y el que se dedica casi en exclusividad a transbordo. Hoy, ya se está produciendo un proceso de cambio por el que los puertos de transbordo, como Algeciras, cada vez compiten más por adquirir carga local y otros como Valencia o Barcelona, que eran exclusivamente import-export, también se adentran en el transbordo. Esto significa que para Algeciras, en el que el 10% se mueve a través de la carga local, el impacto es muy alto en lo que se refiere a la creación de puestos de empleo y generación de riqueza. Solo en Algeciras cada puesto de trabajo en el puerto supone cuatro puestos de trabajo en la comunidad alrededor del recinto.

### **¿Qué opinión le merece la idea de crear en la provincia de Cádiz la Plataforma Logística Sur Europa?**

Hablamos mucho de plataformas logísticas, pero caemos de forma un poco absurda en una guerra comercial entre puertos que están muy cercanos. Antes de hablar de logística, deberíamos profundizar en otros temas, como en crear centros industriales para poder producir más y poder exportar más. De eso no se habla. Siempre nos referimos a plataforma logística para importar o exportar cosas que se hacen en otros lugares. Que sí, son necesarias, pero hablamos poco de la producción local que prácticamente se está perdiendo. Si nos ceñimos a los centros industriales, no podemos hacernos la competencia nosotros mismos, porque lo único que provoca es que los precios se vayan al suelo. Los únicos beneficiados serán los que están en medio de la cadena de producción y los precios ventajosos que se puedan conseguir nunca llegan al cliente final. Creo que es un error. Lo que se debe de conseguir, que es favorecer una producción de puestos de trabajo y de producción industrial en la zona, no se está consiguiendo. Esto merece una importante reflexión de todos los que formamos parte de este sector.

**¿Cuál es su valoración actual sobre el puerto de Algeciras y sobre la actividad de TTI? Sobre todo, después de las continuas protestas de las últimas semanas en relación a los contenedores o el PIF...**

A día de hoy, en cuanto al PIF, se están poniendo las bases. Ha habido una iniciativa importante de Puertos del Estado y de la Autoridad Portuaria de Algeciras para aunar los esfuerzos de todas las administraciones y buscar soluciones. Parece que ya empieza a dar resultados, tanto a corto como a largo plazo. El gran problema que se presentaba es la congestión con los altos picos de mercancía llegados desde Marruecos, por los controles sanitarios que se tenían que realizar. Pero las bases se están poniendo y creo que pronto se verán los resultados.

### **¿Hacia dónde debe de avanzar el puerto de Algeciras? ¿Cuáles son sus ventajas para ser referencia y qué debilidades debe pulir?**

Quizá no sea yo la persona más indicada, sería una pregunta más para el presidente de la autoridad portuaria. En todo caso, hay varios temas que se deben desarrollar de manera importante en los próximos años. Por ejemplo, lo que queda de la fase B de las terminales de contenedores, el tema del GNL, ya que no estamos siendo todavía lo suficientemente activos, y la automatización de los procesos. Por último, se necesita una coordinación mayor entre todas las entidades que tienen influencia en todo el tráfico de mercancías, como autoridad portuaria, aduanas, distritos sanitarios... Todos los que estén de alguna manera conectados con la carga deberían de estar en foros que les permitieran trabajar de forma conjunta y de manera continuada.

### **¿Por qué no sucede todavía esta mayor conexión entre los actores?**

Falta que haya una iniciativa por parte de estas entidades para aunar estos temas. Esto no es nada nuevo. Puertos como Barcelona o Valencia llevan mucho tiempo haciéndolo y nos llevan mucha ventaja en este campo.

### **¿Son nuestros puertos competitivos en el ámbito internacional?**

Se están desarrollando ahora unos procesos de inversión en algunos puertos, sobre todo Valencia, que lo busca precisamente es posicionarnos a nivel internacional para competir con otros enclaves. Si estamos preparados o no cada sector, cada zona geográfica tiene sus condicionantes específicos. Por ejemplo, Valencia y Barcelona compiten por una zona geográfica muy determinada. Algeciras es totalmente diferente, aquí tenemos que competir especialmente con Tánger, que nos lleva mucha ventaja porque tiene unas armas para ir al mercado y buscar mercancía que nosotros, desgraciadamente, no tenemos. Estamos, lastimosamente, pidiendo que nos den esas armas para poder competir de igual a igual. Estamos en ello, veremos si somos capaces de conseguirlo.

### **Después de 26 años en APM Terminals y siete ahora en TTI, ¿qué diferencias fundamentales encuentra en la gestión?**

Hay terminales que son tradicionales, que es todo a base de mano de obra, con un uso intensivo de esa mano de obra para la maquinaria, su manejo y mantenimiento. Hoy, la gestión ha cambiado con la automatización de muchos procesos. Se está introduciendo a pasos agigantados. De hecho, ya existen terminales que no es que sean semiautomáticas, sino totalmente automáticas, sobre todo en el Norte de Europa. Aunque los niveles de productividad todavía no son los deseados, está claro que llegarán más pronto que tarde. Por lo tanto, debemos de preparar a nuestra gente para poder competir en ese estadio de situaciones que inevitablemente vamos a vivir.

### **Se refería anteriormente a la competencia con Tánger, siendo el asiático actualmente el gran mercado para TTI. ¿Dónde está el gran nicho al que debe dirigirse Algeciras y TTI?**

Sudamérica y Centroamérica, sin duda. Por varias razones. Una, la lengua. Tenemos una gran ventaja y es que hablamos el mismo idioma. Dos, el nivel de confianza de los sudamericanos para trabajar con los españoles es muy alto. Y lo digo porque conozco bien ese mercado. Tres, las cadenas de logística establecidas hoy día son susceptibles de mejora y de que los exportadores e importadores de

Sudamérica tengan ventajas económicas competitivas. Por último, tenemos que aspirar a ser el centro de la introducción de la mercancía de Sudamérica y Centroamérica en Europa, Mediterráneo y Norte de África.

### **¿Ese es el gran objetivo a corto y medio plazo de TTI?**

Bueno, ya lo está siendo. Este año, por ejemplo, es nuestro objetivo número uno. Independientemente de que tenemos que mantener e incrementar también los flujos que ya pasan por nuestra terminal. Pero sin duda el gran reto para los próximos dos o tres años es trabajar el ámbito sudamericano de manera intensiva y no perder de vista lo que está pasando en China y en EEUU.

### **¿Cómo gestiona el ámbito de la seguridad laboral una terminal como TTI? ¿Cómo se adapta y actualiza su formación?**

Disponemos de un programa de seguridad laboral centrado en el trabajo en los buques y en la zona de muelle. La zona de patio está totalmente informatizada, y solo tenemos ahí a personal de mantenimiento de sistemas, por lo que la mayor parte del trabajo de mano de obra se focaliza en los buques y la maquinaria de los muelles. Es ahí donde nos centramos en el proceso de formación laboral. Cuando se seleccionan a los profesionales para trabajar con nosotros pasan por unos cursos teóricos y prácticos, y cada vez que se produce un cambio de categoría, deben volver a realizar esos procesos formativos. Medidas de seguridad se implantan todas las que se pueda pensar que ayuden al trabajo de nuestros empleados. Seguimos también sus sugerencias. Pero luego queda la parte humana, que muchas veces, por el exceso de confianza, es la responsable de los incidentes. Siempre remarcamos el cuidado permanente, que se utilicen los cascos, zapatos de seguridad en condiciones... Sin embargo, la confianza hace que ni te pongas el casco ni los zapatos de seguridad. Pero no podemos poner un policía a cada trabajador. Deben ser lo suficientemente conscientes de protegerse y autoprotegerse.