

Juan José Potti, nuevo vicepresidente de EAPA



Durante su asamblea general, la Asociación Europea de Pavimentos Asfálticos (EAPA) designó a Juan José Potti como nuevo vicepresidente de la organización. Por primera vez en la historia de la asociación, desde su fundación, en octubre de 1973, un español accede a este puesto.

El presidente ejecutivo de la Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas (ASEFMA), Juan José Potti, toma el testigo de François Chaignon, quien a partir de ahora asume la presidencia de EAPA en sustitución del danés John Kruse Larsen, quien regentaba el cargo desde 2016.

Potti es doctor en Ingeniería por la Universidad Complutense de Madrid. Además de presidente de ASEFMA, en la actualidad ejerce como presidente de la Plataforma Tecnológica de la Carretera (PTCarretera) y de la Agrupación de Laboratorios de Entidades Asociadas a ASEFMA (ALEAS). Es también director de la revista Asfalto y Pavimentación, publicación del Grupo Editorial Prensa Técnica, y coordinador de varios proyectos de I+D, nacionales e

internacionales (Optel, Score, Fenix, etcétera).

De forma reciente ha sido elegido vicepresidente de la Asociación Europea de Pavimentos Asfálticos (EAPA). ¿En qué circunstancias se produce este nombramiento y a quién sustituye?

La Asamblea General de EAPA elige un vicepresidente cada dos años. Dicho vicepresidente será el que pasará a presidir la asociación dos años después. Es decir, en 2021 y por primera vez en la historia de la entidad: habrá un presidente español. Dicho nombramiento tiene una especial trascendencia para mí, más allá de la satisfacción personal: esta situación se produce 45 años después de la fundación de ASEFMA que, precisamente, nació para tener una participación activa y formar parte de EAPA.

¿Cuál había sido, hasta ahora, la presencia de españoles en la directiva de EAPA?

Nunca ha habido un español como presidente o vicepresidente, pero siempre existió una importante presencia en los órganos de gestión de EAPA. Más allá de estos dos cargos institucionales, la asociación cuenta con una serie de representantes que son trabajadores de la institución, como el secretario general, director técnico y resto del personal. También hay una serie de órganos, como el comité ejecutivo, el comité de dirección o el comité técnico, de los que forman, y han formado parte, diferentes personas en diferentes niveles. Desde hace 12 años, nuestro país tiene una representación tanto en el comité técnico como en el de dirección. Yo mismo he sido miembro del comité ejecutivo durante más de ocho años y me consta que, ya cuando se constituyó EAPA, hubo una participación muy activa por parte de José Luis Quesada en los máximos órganos de gestión del mismo, por lo que podemos decir que siempre ha habido representación por parte de España.

Usted es también el presidente de ASEFMA. ¿Cómo se relaciona históricamente la organización española con la europea?

Justamente cuando se constituye EAPA, en el año 1973, se decide que el órgano máximo del comité ejecutivo estuviese constituido por representantes, a través de una persona designada desde las asociaciones de pavimentación o mezclas bituminosas nacionales.

El primer problema que había, y que nos explicó José Luis Quesada en la clausura de la XIV Jornada de ASEFMA, es que, en aquella época, España no tenía una asociación de fabricantes de mezclas asfálticas. Eso se produjo un año más tarde, en 1974, con la constitución de la Asociación Sindical Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas, porque estamos hablando de un periodo político en el que solo existía la opción de constituirse como asociación sindical. Quesada estuvo explicando anécdotas de su constitución: había un edificio y una serie de infraestructuras que facilitaban el funcionamiento, pero la reunión únicamente se podía desarrollar dentro de aquellos edificios, porque era lo propio de aquella época.

EAPA se constituyó a partir de asociaciones nacionales y el único modo que tenían los fabricantes españoles de contar con representación era mediante la creación de una asociación. Así pues, ASEFMA responde a la necesidad de contar con un representante nacional: por ello se constituye un año después del nacimiento de EAPA, en 1974.

¿Cree que su nombramiento puede ayudar al sector del asfalto a tener una presencia más relevante en el ámbito europeo?

La situación no solo debe analizarse a nivel local sino también en un contexto internacional. En este momento, pocas personas discutirían la importancia de formar parte del proyecto europeo o la necesidad de contar con una visión europea -y me atrevo a decir que incluso más allá de Europa: global-. Los acontecimientos se han ido produciendo de tal manera que caben pocas discusiones al respecto. Yo siempre he defendido esta postura dentro de ASEFMA, incluso en los momentos más difíciles cuando fue necesario tomar medidas como consecuencia de la crisis y se llegó a debatir si merecía la pena o no formar parte de EAPA, cuyas cuotas eran relativamente altas. En esto hemos tenido un

sentimiento muy claro y mi posición siempre ha sido la misma: en el mundo actual solo se puede ser eficaz y activo cuando se hace desde una posición europea.

Hay que decirlo con toda claridad: buena parte de las decisiones que nos afectan a nivel de trasposiciones son defendidas y discutidas a nivel europeo. Para no lamentarnos en España de trasposiciones que nos obligan a realizar un esfuerzo de adaptación es necesario formar parte activa de las discusiones europeas.

Estoy convencido de que en Europa se debe aplicar el mismo enfoque que hemos utilizado en España: nuestra actividad no puede ser endogámica, no debemos limitarnos exclusivamente a defender la importancia de este sector y a fomentar el buen hacer y las buenas prácticas entre los miembros del mismo, sino que hay que tener una óptica más abierta, pensando en el ciudadano, en el político, en los periodistas... en definitiva: en todos los agentes que conforman la sociedad. Creo que esta óptica que tenemos en España debe conservarse al pasar al entorno europeo. Estoy absolutamente convencido de que el sector será lo que podamos conseguir, pero difícilmente podremos tener apoyo social y ser algo que el ciudadano reclame, cuando el ciudadano no está informado y no participa y no conoce las principales preocupaciones de nuestro sector. Ese esfuerzo es imprescindible a nivel nacional, europeo y global.

Hablemos de la industria del asfalto. ¿Cuáles son las características que definen el mercado nacional y en qué medida son idénticas o diferentes a las europeas?

Hay rasgos bastante específicos del mercado nacional. De todas las aspectos que llaman poderosamente la atención cuando se analiza el mercado español es que hay muchas empresas a pesar de que por efecto de la crisis su número se redujo a la mitad. Hay un centenar de empresas dedicadas a la fabricación de mezclas bituminosas y esta es una cifra indudablemente importante.

Lo planteo de otra manera: el actor más significativo a nivel nacional no llega a una cuota de diez por ciento sobre el total del mercado español. Esta circunstancia se produce en algunos mercados europeos, pero no es en absoluto generalizable y es muy distinta a la situación que se produce, por ejemplo, en Francia. Allí, por el contrario, se aprecia una concentración de tres grupos muy conocidos: Colas, Euro-

vía y Eiffage, que pueden concentrar entre el 75 y el 80 por ciento de la actividad total.

Por tanto, un primer hecho diferenciador importante es que la concentración de empresas o el peso relativo de una empresa dentro de una organización, indudablemente, es un criterio importante. ASEFMA es muy importante en España porque hacemos de punto de unión, de enlace entre los intereses legítimos de un montón de empresas que luchan por un mercado muy competitivo.

Otro rasgo importante es que, en cuanto a las materias primas, España tiene una buena superficie y no hay escasez de recursos. Nos podemos quejar de que los precios de los áridos aumentan cada día y de que la explotación y los permisos para la explotación se dificultan. Sin embargo, sigue habiendo materias primas y áridos. En betún somos incluso excedentarios, es decir, se exporta una parte del que se produce en España, y estas dos circunstancias también son diferenciadoras. En muchos países de la Unión Europea no hay áridos o betún: los tienen que importar.

En otros aspectos, como el de la mano de obra existe bastante homogeneidad. Es decir, tanto en España como en otros países europeos, este es un sector de oficio. Con esto quiero decir que es muy frecuente que los trabajadores inicien su actividad en el sector y permanezcan en ella durante toda su vida profesional. No es raro encontrar trabajadores que lleven más 30 años dedicándose al mundo de la carretera. Eso está muy bien pero -y esto lo uno con otra de las características del sector- la edad media de nuestros trabajadores es muy elevada: más del 50 por ciento de los trabajadores tienen más de 50 años, y eso conlleva que uno de los principales puntos débiles que tenemos en el sector sea la capacidad de atraer gente joven. En mi opinión, una



de las claves para lograr este cometido pasa por acelerar el proceso de transformación digital, que considero imprescindible para el desarrollo presente y futuro de nuestra actividad. Hay mucho que hacer y, desde el momento en que lancemos y aceleremos el proceso, volveremos a traer gente joven a este sector que es, desde luego, apasionante.

¿Qué perspectivas a medio plazo tienen, para la industria del asfalto española y europea, aspectos como la innovación, regulaciones y sostenibilidad?

En términos de producción, España tiene que mejorar. Llevamos diez años en cifras no aceptables, estamos en unos niveles por debajo del 50% de lo necesario. Es decir, haciendo cuentas en números gordos y atendiendo a cifras de producción que consideramos aceptables: los resultados de producción de esta década equivalen a cinco años sin producir. Y eso es demasiado tiempo. Para recuperar el nivel que nos corresponde, tanto por la longitud total de nuestra red de carreteras y como por superficie del país, deberíamos situarnos en el segundo puesto de producción europea. Esto implica duplicar la actividad actual. Y mi pronóstico es que eso debería ser así, hasta lograr la recuperación en un plazo de cinco años, para lo cual debemos situarnos en un ritmo de crecimiento sostenido del 20 por ciento. No me gustan los planes del choque y, además, sería muy peligroso para el sector. Pero un plan en estos términos durante los próximos cinco años me parece que no solo sería justo, sino también necesario.

Como es evidente, ese crecimiento tiene que ir acompañado de una economía circular y unas exigencias absolutas en materia de sostenibilidad, que son los términos hacia los que se orienta la regulación. Es decir, cada día somos más sensibles a las exigencias ambientales y a todos aquellos elementos que, hasta ahora, formaban parte de un apartado que se conocía como "lo verde". Lo verde es ya medular: es fundamental en nuestra actividad. En esta línea tenemos que hablar de mezclas bituminosas sonorreductoras, de gestión de residuos... o de la compra pública verde, donde vamos claramente convergiendo en dos parámetros: recuperación de la actividad y máxima sensibilidad ambiental.