



ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

Quiero mostrar, en primer lugar, mi profundo agradecimiento por la confianza que se ha depositado en mí para presidir esta Autoridad Portuaria.

Gràcies President.

En segundo, expresar mi absoluto compromiso con la responsabilidad que asumo al gestionar el puerto de Alicante; lo hago con la máxima ilusión.

Y también con una gran satisfacción, al haber comprobado el inusitado interés que se ha despertado hacia el puerto de Alicante en las últimas semanas.

El puerto se ha convertido en protagonista de la actualidad informativa, por diversos motivos, y, en particular, por la posibilidad de que se le pueda otorgar una zona franca.

El proyecto cuenta con todo mi apoyo.

Pero creo que debemos tener mucho cuidado, para no generar falsas expectativas, aún sin pretenderlo.

Como es de sobra conocido, la principal ventaja de una zona franca consiste en el disfrute de determinados beneficios tributarios.

Siendo así, es imprescindible señalar que esos mismos beneficios pueden obtenerse utilizando los regímenes de depósito aduanero y de perfeccionamiento activo, en almacenes o empresas de transformación autorizadas, sin necesidad de que estén ubicados en una zona franca.

De hecho, hoy existen más de 60 depósitos aduaneros autorizados en distintos polígonos industriales y en otras ubicaciones empresariales de la provincia. Estas autorizaciones se obtienen con una tramitación administrativa menos costosa y una gestión menos complicada, que la que supone una zona franca.

Así que, podemos decir que las empresas que, cumpliendo las condiciones previstas en la normativa, ya han querido hacer uso de esas ventajas fiscales, lo han hecho, y las que, por el motivo que sea, todavía no, si lo desean, pueden solicitarlo.

El propio puerto de Alicante cuenta hoy en sus instalaciones con dos depósitos aduaneros autorizados.

Ello nos obliga a preguntarnos si lo que más necesita el puerto de Alicante para potenciarse es una zona franca, sabiendo, además, que los datos existentes no muestran una correlación positiva entre la existencia de una zona franca y el tamaño y la rentabilidad de un puerto.

Con estas cautelas, bienvenida sea la zona franca, especialmente si viene acompañada de la instalación de alguna gran empresa, una de esas grandes que son capaces de provocar un efecto



ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

arrastre, promoviendo e incentivando otras inversiones productivas en nuestra provincia, se produzcan en el puerto o fuera de él.

Sería pretencioso por mi parte intentar hacer una reseña histórica, incluso breve, del puerto de Alicante. Hay personas más autorizadas para ello, sin ir más lejos, mi antecesor, Juan Ferrer, a quien quiero agradecer su impecable traspaso de poderes.

Pero aunque no hagamos historia, sí es oportuno señalar que, en el pasado, el puerto de Alicante llegó a tener una preeminencia significativa entre los del Mediterráneo que, paulatinamente y por circunstancias de distinta naturaleza, ha ido perdiendo.

El puerto de Alicante movió, en 2014, algo menos de dos millones y medio de toneladas, lo que representa tan solo el 0,5% del volumen total del sistema portuario español. Ocupa el puesto 22 entre las 28 de las autoridades portuarias, por ranking de carga.

Es importante conocer la situación en que nos encontramos, y analizar los errores que hayan podido cometerse. Pero deleitarnos en ello equivale a renunciar al futuro.

Por ello, mi misión no puede ser otra que intentar invertir la tendencia que ha conducido a una continuada pérdida de importancia del puerto de Alicante.

Para fijarnos objetivos, es necesario saber que el volumen máximo de carga de nuestro puerto, en los últimos 25 años, ha sido de tres millones y medio de toneladas; aproximadamente, un 45% más que el nivel actual.

Crece depende de factores que están asociados, fundamentalmente, con las exigencias del mercado marítimo, en constante evolución.

Algunos aspectos que permitirían incrementar la actividad portuaria dependen, de forma esencial, de las navieras y de otros agentes de la comunidad portuaria; por tanto, nuestra gestión debe orientarse a convencerles de las bondades de operar en este puerto.

Pero debemos ser conscientes de aquello a lo que podemos aspirar. El puerto de Alicante, durante los próximos años y con las instalaciones existentes, puede pretender, como mucho, duplicar el actual volumen de carga.

Y hacerlo no va a ser tarea sencilla.

Pensemos que, como consecuencia de registrar una cifra de negocio tan pequeña, la estructura interna ha ido mermándose con el paso del tiempo, para intentar mantener un mínimo de rentabilidad, y hoy dicha estructura, que es la que ha de ser capaz de darle la vuelta a la situación, lo que se ha convertido en un factor limitativo.



ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

En nuestra opinión, el puerto de Alicante ha de ser un puerto de distribución, especializado en el tráfico de corta distancia y el "feeder", como complemento a las grandes rutas y a los grandes buques.

Sin renunciar a otras opciones, nuestro potencial de crecimiento se concentra, esencialmente, en las conexiones con Canarias y con el norte de África.

Sabemos que una buena parte de los productos que se exportan e importan por empresas de la provincia tienen como destino u origen, países asiáticos.

Alicante no puede mantener hoy conexiones transatlánticas directas. Ello hace que algunas empresas les interese, por razones de coste, mover sus mercancías sin pasar por este puerto.

En la actualidad, tenemos un tráfico en el entorno de los dos millones de toneladas, que podría considerarse cautivo. De ellos uno se corresponde con graneles sólidos y otro con contenedores. Por ello, necesariamente, la mitad de nuestro tráfico se realiza bajo la atenta mirada de la ciudad.

El puerto ha invertido para cumplir escrupulosamente con la normativa medioambiental. Pero ello no nos exime de realizar todos los esfuerzos racionalmente necesarios para que la manipulación de los graneles sólidos se realice de forma excepcional, mejorando todavía más su impacto ambiental.

En relación con este asunto, nos comprometemos a mantener una relación fluida con los vecinos, a escuchar sus quejas y sus sugerencias, y también a enseñarles el puerto, para que puedan comprobar todo cuanto se ha hecho, y a demostrar que las molestias que, en ocasiones, puedan sufrir no constituyen peligro alguno para su salud.

Constatado que no se vulnera la exigente normativa medioambiental, el puerto de Alicante no puede renunciar a este tráfico, porque ello sería renunciar a su propia viabilidad.

Pero, al mismo tiempo, somos conscientes de que el puerto debe crecer a través del tráfico de contenedores y de otros totalmente limpios.

Desde septiembre del pasado año, el puerto cuenta con una conexión ferroviaria al sistema general.

A día de hoy todavía no ha sido posible conseguir poner en funcionamiento un servicio ferroviario con el centro de España. Un reto que nos marcamos a muy corto plazo, es lograrlo, ya que dicho servicio será esencial para mejorar nuestra capacidad de competir.

Pero además de hacer crecer el tráfico, también hemos de mejorar nuestros ingresos poniendo en valor el suelo que gestionamos. En la actualidad solamente está en explotación el 60 por ciento de la superficie concesionable.



**ALICANTE PORT**

Autoridad Portuaria de Alicante

La ocupación del dominio público ha de ser una fuente importante de negocio para el puerto, lo que nos obligará a ser muy diligentes en el trámite de las concesiones y de las autorizaciones, convocando los concursos públicos que resulten convenientes.

Por último, es necesario hacer referencia al tráfico de pasajeros, tanto con Argelia, como el de cruceros.

El puerto de Alicante ha de aumentar significativamente el tráfico de cruceros; lo va a hacer en 2015, año que alcanzaremos el puesto 13 en el ranking del movimiento de pasajeros. Pero deberemos seguir incrementando la cifra de cruceeristas en 2016 y años sucesivos.

Siendo ello importante, lo esencial será conseguir que Alicante se convierta en puerto base de algunos cruceros, porque ello que redundará no sólo en beneficio del propio puerto, sino también, y de forma especial, en los intereses de la ciudad. Este es otro reto básico que debemos alcanzar en el plazo más breve posible.

Una singularidad del puerto de Alicante es su extrema proximidad a la ciudad. Esta característica comporta inconvenientes y ventajas para la propia ciudad.

Entre los inconvenientes, es obvio que se puede causar, y parece que se causan, molestias a los vecinos que tienen próximas sus viviendas a las instalaciones portuarias, por algunas actividades que se desarrollan en su seno.

Por ello, en total coordinación con el Ayuntamiento de la ciudad, y dentro del ámbito de competencias de cada administración, nos comprometemos a valorar con rigor qué es lo que se puede autorizar y lo que no, así como a establecer reglas muy claras y estrictas sobre los aforos, los horarios o los niveles de ruido.

Entre las ventajas, es indudable que tanto los ciudadanos de Alicante como sus visitantes pueden disfrutar, y disfrutan, de sus instalaciones náuticas, de ocio, de espectáculos o de hostelería.

En resumen, nuestro principal objetivo ha de ser incrementar nuestro volumen de negocio, porque sólo aumentando los ingresos podremos introducir mejoras competitivas.

Y para alcanzar ese objetivo debemos hacer especial hincapié en los aspectos comerciales.

Mejorar significativamente la función comercial ha de ser un compromiso de todos cuantos trabajamos para el puerto, con la finalidad de prestar el mejor servicio a nuestros clientes, reales y potenciales.

El puerto de Alicante no es un fin en sí mismo, sino un instrumento al servicio de nuestra economía.



ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

Y también resulta evidente que el puerto tendrá un futuro mejor si, como deseamos, se produce un cambio de modelo productivo en su entorno, generando una paulatina mutación de nuestro tejido empresarial, para que se oriente más a la industria, una industria basada en el conocimiento, las nuevas tecnologías y la internacionalización.

Un cambio de modelo al que también debe contribuir, en la medida de sus posibilidades, el propio puerto, junto con el conjunto de las administraciones públicas y de instituciones como la Universidad de Alicante, la Miguel Hernández, la Oficina de Armonización del Mercado Interior, la Cámara de Comercio y los agentes sociales.

Concluyo.

- Me comprometo a intentar invertir, con todos los medios a mí alcance, la tendencia que ha experimentado el puerto, mejorando la gestión y estableciendo objetivos ambiciosos, pero alcanzables. Nada hay más frustrante que perseguir lo imposible.
- Y lo haré con la más absoluta lealtad a todas y cada una de las instituciones.
- Me empeñaré en involucrar a todos los trabajadores del puerto, sin excepción alguna, siendo consciente de que el marco del que partimos no es el más favorable para despertar entusiasmos.

Sólo seremos capaces de mejorar significativamente la gestión si la desarrollamos de una forma profesional, eficaz, transparente y austera.

¿Podremos hacerlo? Mi compromiso es intentarlo con ahínco.

Me permito solicitar la colaboración de todos; absolutamente de todos.

Y muy particularmente de la comunidad portuaria y de los trabajadores. De los trabajadores del puerto, pero también de los de los operadores que desarrollan su actividad en el puerto.

Solos no podremos, pero entre todos, juntos, empujando en la misma dirección, seguro que sí.