PRESENTACIÓN DEL PRESIDENTE JUAN FERRER MARSAL

Cuando asumí la presidencia de la Autoridad Portuaria de Alicante, en noviembre del 2014, la línea estratégica clave del puerto era crecer y mejorar servicios. Eso solo es posible con nuevos tráficos y con la especialización. Para ello, hemos dirigido los esfuerzos por recuperar el contenedor y el tráfico feeder y atraer nuevos tráficos: hortofrutícola, cereales, vinos, vehículos y reforzar los existentes aprovechando la nueva conexión ferroviaria.

El reto lo afronté con mayor integración del equipo directivo, más trabajo y más comunicación con la comunidad portuaria. Los resultados han sido un crecimiento real por encima de la media del sistema y la esperanza de poder dar un salto cuantitativo notable en cuanto seamos capaces de recuperar la confianza en la ampliación y modernizar los muelles de poniente.

La acción comercial del 2014 ha ido orientada hacia nuestro destino tradicional, Canarias, y el norte de África, especialmente Argelia, y fundamentalmente el puerto de Orán. Otro objetivo importante ha sido facilitar la implantación de empresas en el entorno que añadan valor al paso de la mercancía. Por lo se han iniciado las gestiones para ofertar suelos aptos para estos usos en espacios bien comunicados.

Las mejores áreas de oportunidad en el foreland siguen siendo el Mediterráneo Occidental incluido el norte de África y Canarias, y el restablecimiento de la conexión ferroviaria directa con el puerto puede aumentarlos. Con ello se abren posibilidades de nuevos tráficos para nosotros.

En cuanto a tráficos, el 2014 ha cerrado con un incremento del tráfico portuario de mercancías alcanzando los 2.450.672 toneladas, lo que supone un crecimiento del 4,83% respecto al año anterior.

El tráfico que más ha crecido ha sido el de granel sólido sin instalación especial que ha superado el millón de toneladas, con un crecimiento de prácticamente el 20% respecto al 2013. Aunque el principal producto para el Puerto de Alicante sigue siendo la exportación de clínker con 629.000 toneladas, en este año hay que destacar el tráfico de exportación de yeso natural que ha pasado de no tener apenas movimientos en 2013 a 125.000 toneladas en 2014. Así mismo también ha sido importante la importación de carbón con un crecimiento de 70.000 toneladas y sin movimientos en 2013.

La salida de graneles sólidos por el Puerto de Alicante es una demanda histórica de su entorno inmediato y de todo su hinterland y debemos atenderla en beneficio de este tipo de actividades, que son importantes para la provincia. Además, el tráfico que generan permiten la existencia de servicios náutico-portuarios a precios competitivos lo que beneficia al tráfico de contenedores, cruceros y otros.

Del mismo modo, la mercancía general ha tenido un comportamiento positivo en 2014, con un crecimiento del 51%, pasando de las 138.000 toneladas de 2013 a 209.000 toneladas en 2014. En este apartado merece una especial mención la exportación de cemento envasado, fundamentalmente a Argelia, que ha pasado de 35.000 toneladas en 2013 a 85.000 toneladas en 2014, lo que supone un crecimiento del 143%. En el tráfico de contenedores, los movimientos con Canarias han tenido un crecimiento del 1,8 %.

Para incrementar el tráfico de TEUS, las alianzas estratégicas serán decisivas para consolidar el transporte intermodal, especialmente en la carga contenerizada. Para ello, necesitamos que las empresas de servicios logísticos adecuen su tamaño para comprometerse con navieras, operadores ferroviarios y con los transportistas, lo que aumentará la competitividad de todos.

Con todo ello, Alicante fue el noveno puerto que más creció en 2014 en porcentaje del sistema portuario español.

A pesar del crecimiento del tráfico, la cifra de negocios ha disminuido sensiblemente debido a las bajadas de las tasas portuarias promovidas por la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014 que ha supuesto un importante descenso de la facturación por la disminución de las cuantías básicas de las tasas de utilización. Esta bajada ha estado entre el 5% y el 8%. Así mismo las tasas de ocupación han disminuido su tipo de gravamen, suponiendo bajadas entre el 7% y el 12% dependiendo del tipo de uso, llegando al 30% para las concesiones destinadas a la construcción y reparación de buques y embarcaciones..

También se ha bajado el coeficiente corrector a la tasa al pasaje pasando del 1,2 al 1,1. Al tiempo que se han añadido nuevas bonificaciones comerciales a la biomasa y a la chatarra también se han incrementado las correspondientes a los cruceros turísticos, pasando al máximo el 40%, con el fin de hacer más competitivos los precios a estos tráficos.

Con todos estos condicionantes la cifra de negocio ha descendido en torno a un 10%. Esta disminución en la facturación se ha compensado parcialmente con la disminución de gastos por lo que hemos alcanzado unos beneficios superiores a los 600.000 euros.

En los últimos años hemos priorizado rebajar el apalancamiento debido a las importantes inversiones de la ampliación sur antes que dar un resultado positivo. Creo que ha sido una política acertada, aunque la recuperación está tardando en llegar debido a la fuerte especialización en materiales de construcción de este puerto. En todo caso, esta situación se produce básicamente porque tenemos poco volumen de mercancías movidas.

Estamos trabajando intensamente por revertir esa situación, creciendo en tráficos y concesionando más dominio público. Para cambiarla se han de potenciar una serie de acciones que permitan la explotación al cien por cien del nuevo puerto ampliado y la mejora de las instalaciones antiguas en la zona de poniente. Todas estas acciones están ya en curso y confluyen a una nueva situación, que solo espera la llegada de nuevas empresas que apuesten por este puerto.

Con la ampliación que terminamos, el puerto tiene capacidad para un tráfico superior al 300 por ciento del actual. Nuestro objetivo es captar inversores y navieras que quieran aprovechar nuestras ventajas competitivas.

Hace falta una apuesta fuerte que rompa esta situación y para ello hay que poner las condiciones para que ocurra. Esto afecta al puerto pero también al entorno, que va más allá del término municipal de Alicante.

En cuanto a infraestructuras hemos seguido trabajando para continuar con la especialización de terminales que aseguren la disponibilidad de las superficies necesarias para el desarrollo de cada uno de los tráficos; hemos mejorado la competitividad en la prestación de servicios portuarios y las herramientas telemáticas que agilizan los procedimientos en el movimiento de mercancías.

Para acabar, afrontamos el 2015 con el propósito de que exista una oferta coordinada puerta a puerta entre navieras, terminales y cargadores y que se instalen industrias asociadas al tráfico marítimo.