



Entrevista a José Luis Almazán,
director de la Autoridad Portuaria
de Melilla

“Nuestro objetivo es empezar la ampliación en 2015”

El puerto de Melilla representa un PIB directo en la economía de la ciudad del 7%, que es un porcentaje altísimo porque significa que *el impacto inducido es de casi el 100%*. Es, sin duda, “*el motor económico para la ciudad y representa su futuro y desarrollo*”, asegura el director general del puerto, José Luis Almazán, durante la entrevista que ha concedido a cadenadesuministro.es. Almazán detalla los planes de futuro del puerto y ofrece su valoración sobre los temas más candentes del panorama portuario español.

Cadenadesuministro (CdS): ¿Cómo se

han comportado los tráficos en el primer semestre del año?

José Luis Almazán (JLA): Están funcionando bien. *Movemos unas 900.000 toneladas de tráfico*, de las que 600.000 son mercancías ro-ro, 200.000 son mercancías lo-lo y 100.000 tn son graneles. En conjunto, *el tráfico está creciendo por encima de la media del sistema portuario español*.

Pero lo que está creciendo de una forma extraordinaria es el tráfico de pasajeros y de vehículos, con subidas en torno al 50% en pasajeros y del 200% en vehículos. Melilla es un puerto importantísimo en pasajeros. Por eso, *el año pasado fuimos el primer enclave español en concesionar la estación marítima*, al otorgar las licencias para la prestación del servicio de embarque y desembarque de pa-

“*La ampliación será un revulsivo para la ciudad y el empleo de Melilla, pero cualquier cosa que se haga tendrá que tener un sentido económico y en ello estamos trabajando.*”

sajeros y vehículos. Esto es una obligación legal ya prevista por la Ley de Puertos que equipara este servicio al de estiba, remolque o amarre, es decir, es un servicio portuario más. Pero, curiosamente, actualmente el resto de puertos están prestando el servicio sin cobrar, lo que es ir en contra de la voluntad del legislador.

(CdS): Por lo tanto, ¿Qué previsiones de tráfico hay para el conjunto de 2012?

(JLA): *Nuestras previsiones son terminar el año 2012 con más de 750.000 pasajeros y en torno al millón de toneladas en mercancía general.* Desde 2004, el tráfico se ha duplicado, de 300.000 pasajeros a más de 700.000.

Es inminente una nueva línea de Armas entre Melilla y Almería. La naviera canaria ya está presente en el puerto de Melilla con la rotación que tiene con el puerto de Motril, y aprovechando que el buque duerme en nuestro puerto, se va a comenzar una rotación semanal Almería-Melilla.

(CdS): ¿Cuáles han sido finalmente los resultados del ejercicio 2011 el puerto?

(JLA): *Ha sido el mejor ejercicio de la historia del puerto.* Teníamos presu-



puestos perder 500.000 euros y al final *hemos obtenido un beneficio de 700.000 euros*, lo cual es un hito muy importante. Se ha conseguido porque el tráfico ha subido, se concesionó la estación marítima y, también, porque nos hemos apretado mucho el cinturón en los gastos. Los ingresos ordinarios totales han alcanzado los 10 millones, más los 4 millones de euros procedentes de los fondos de compensación. *En total el puerto de Melilla genera un volumen de negocio en torno a los 14 millones de euros.*

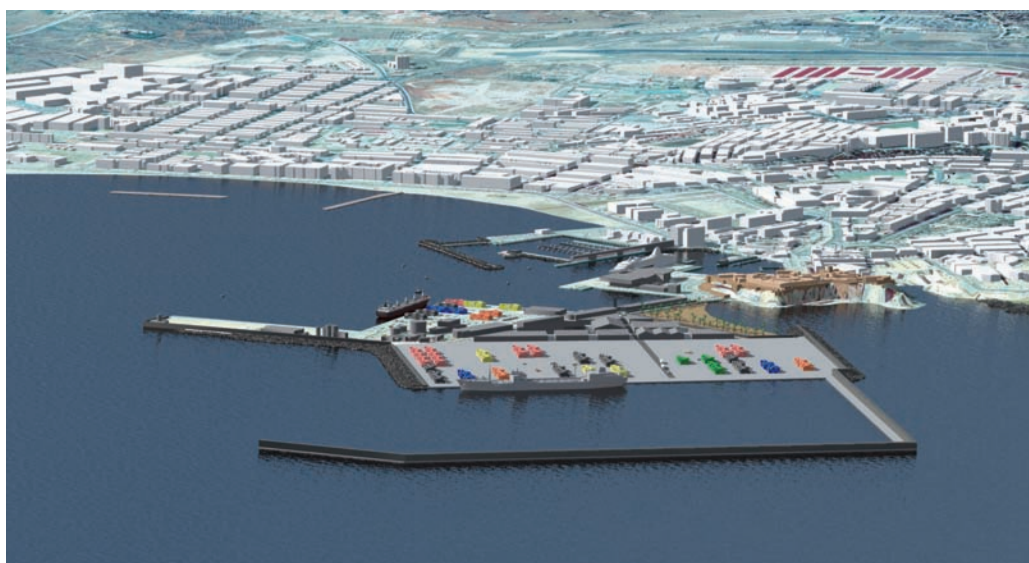
El fondo de compensación

(CdS): ¿Cumple Melilla los criterios de rentabilidad de la Ley de Puertos?

(JLA): Para alcanzar la rentabilidad del

2,5% que fija la Ley de Puertos, esta se fija tomando la rentabilidad sobre el activo medio neto excluyendo el fondo de compensación. Nuestra gran discusión es que a efectos de rentabilidad, al puerto de Melilla nos excluyen el fondo de compensación, cuando *nos vemos obligados bonificar casi tres millones de euros al tráfico de pasajes por un tema de política regional.*

Por lo tanto, me parece bien que al melillense se le descuenta la mitad del billete del barco, pero no entiendo que esto tenga que ir contra la cuenta de resultados de la Autoridad Portuaria. Por eso, en la Ley de Puertos *se especificó que esa falta de ingresos se compensaría en el caso de los puertos de Ceuta, Melilla, Baleares y Canarias*



El objetivo de la ampliación del puerto de Melilla es dotarle de una moderna terminal de contenedores, con una superficie de 51Has y una línea de atraque de 1.350m en la fase inicial. La inversión total asciende a 300 millones de euros y la previsión es que las obras puedan iniciarse en el año 2015 o 2016.



La ampliación del puerto de Melilla se ha incluido en el PITVI que Fomento tiene previsto presentar a finales del mes de julio.

con el fondo de compensación. Estos ingresos no hay duda de que van para el puerto como ingresos ordinarios en la cuenta de resultados, pero luego a la hora de la fijar la rentabilidad no nos los tienen en cuenta. Por lo tanto, no cumplimos el criterio de rentabilidad porque no computan los ingresos procedentes del fondo de compensación interportuario. Pero la realidad es que los números nos han salido muy bien y, además, *ha sido el primer año que hemos tenido Ebitda positivo* excluyendo también el fondo de compensación. En concreto, ha ascendido a 300.000 euros.

(CdS): En este sentido, el fondo de compensación, ¿debería afrontar cambios?

JLA. Yo creo que funciona bien, la realidad es que nos hemos beneficiado en los últimos años. En las reuniones, a pesar de ser presidentes de distinto signo político, *no ha habido ningún tipo de tensión a la hora de decidir el reparto del fondo de compensación*, sobre todo en los años de bonanza económica.

Hay que recordar que este modelo funciona porque *cuando se hizo la primera Ley de Puertos en 1992, se acordó que las autoridades portuarias no pagarán impuesto de sociedades*, pero a cambio deberían aportar dinero al fondo de compensación interportuario. En ese momento, a todo el mundo le pareció bien pero es cierto que *tal vez los nuevos gestores portuarios empiezan a olvidar el fundamento de este fondo* y a cuestionarlo, sobre todo por parte de los

puertos grandes.

Inversiones

(CdS): En cuanto a inversiones, aparte de la ampliación prevista, ¿cuáles son las más destacadas que afronta el puerto de Melilla?

(JLA): Hemos invertido *80 millones de euros en los últimos dos años*, que para un puerto como Melilla es una cantidad muy importante. En cuanto a las inversiones futuras, hay que des-

José Luis Almazán es director de la AP de Melilla desde enero de 2004. Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid, ha realizado diversos masters y programas de dirección empresarial y de liderazgo.

Es autor del libro "Creación de Valor en la Gestión de Terminales de Contenedores en el Sistema Portuario Español" editado por Puertos del Estado, así como de numerosos artículos publicados en diversos medios.





taclar que desde la Autoridad Portuaria también gestionamos el puerto de Chafarinas, que es un puerto militar, pero este año contemplamos su remodelación con el fin de poderlo abrir a algún uso civil. Por otro lado, aunque es una inversión pequeña, también proveemos que los buques se puedan conectar a una toma eléctrica en los muelles, que es lo que denominamos “puerto verde” y que creo que no existe en ningún puerto español.

Dado que el 80% de nuestro negocio es el tráfico ro-pax y aunque hemos hecho inversiones muy importantes con los nuevos muelles y la nueva terminal, *nos sigue haciendo falta más espacio*. La idea es conectar otros dos muelles con la estación marítima con la prolongación de la pasarela. Por otro lado, queremos derribar la estación marítima antigua para dejar sitio para estacionar semiremolques que es casi todo el tráfico ro-ro que viene a Melilla. Además, *si al final la Comisión Europea aprueba este año la autopista del mar entre Melilla-Cartagena-Setes (Francia) necesitaremos más espacio para ro-ro*.

(CdS): ¿El PITVI incluirá la ampliación del puerto de Melilla?

(JLA): Nosotros hemos enviado a Fomento nuestro documento para incluir en el PITVI. Hay que tener en cuenta que ya hay inversiones prevista para

la ampliación del puerto y con todos los estudios ambientales tramitados. Nuestro objetivo es empezar en 2015 las obras, que encaja con el escenario 2016-2024 del PITVI para que entrase en funcionamiento la ampliación. La ministra estuvo recientemente presidiendo un consejo de Administración del puerto y mostró su total apoyo a la iniciativa y se están agilizando muchos trámites que estaban parados, como el plan director.

(CdS): Pero una inversión de 300 millones de euros, ¿no es una cantidad muy ambiciosa?

(JLA): La ministra Ana Pastor nos pidió que lo que se hiciera fuese autofinanciable, lo que me parece de una sensatez aplastante. Por lo tanto, *prácticamente todo el proyecto de am-*

“En 2011, teníamos presupuestados perder 500.000 euros y hemos finalizado con un beneficio de 700.000 euros, lo cual es un hito muy importante.”

pliación se autofinanciará. Hay tres fases diferenciadas, la construcción de la terminal de contenedores, que supone tener un operador implicado; pero *hay dos fases iniciales como es la reubicación de las industrias y de la superficie para que haya suelo de uso industrial en Melilla*, que no tiene riesgo de demanda. Por lo tanto, el

planteamiento es claro, que la inversión inicial en el periodo de la concesión sea capaz de autofinanciarse.

Nuevos proyectos

(CdS): ¿Existe la posibilidad real de que la autopista del mar Melilla-Cartagena-Sète salga adelante?

(JLA): Yo creo que sí. En esta línea, la subvención es una ayuda pero no la veo fundamental para que salga adelante o no. Yo planteo *que se financie el trasvase modal del camión al modo marítimo*, pero soy consciente que los mismos problemas de congestión y atascos que los camiones, los provocan los vehículos marroquíes que van en régimen de pasaje desde Marruecos al sur de España y después continúan en coche hasta Francia y Norte de Europa. Por ello, *hemos planteado un proyecto a la Comisión Europea para crear una autopista del mar entre Melilla-Cartagena-Sète*.

Melilla aporta pasajeros marroquíes hasta el puerto francés de Sète que tiene una buena conexión por carretera con el resto de Francia y de Europa. Al proyecto *se incorpora Cartagena porque los números no salen solo con el transporte de pasajeros y vehículos*. Así, aporta todas las mercancías hortofrutícolas en trán-

sito hacia Europa y que hace que la autopista del mar sea rentable todo el año.

Queremos que se subvencione el camión, pero *que también reciba ayudas el vehículo de pasajeros que sube al buque*, porque el objetivo es exactamente el mismo. Nuestra estimación es que el fallo de la Comisión Europea



El tráfico de pasajeros en el puerto de Melilla ha crecido un 130% desde el año 2004

se conozca en octubre aproximadamente.

El Plan de Empresa

(CdS): Puertos del Estado ha estado revisando los Planes de Empresa de los puertos, ¿ya se ha aprobado el de Melilla?

(JLA): En efecto, recientemente lo hemos revisado con Puertos del Estado. Siempre se aprovecha el Plan de Empresa para modificar los objetivos del año en curso, se fija el presupuesto del año siguiente, en este caso de 2013 y, además, se pronostican otros tres años más, hasta 2016, si bien como mera proyección porque los que tienen realmente impacto presupuestario son el ejercicio en curso y el siguiente.

Planteado un escenario muy razonable, donde los tráficos están creciendo y los ingresos suben, por lo que *seremos capaces de batir los resultados de 2011*. En los gastos cumplimos con el plan de austeridad que impone el Gobierno, con lo cual estamos en cifras positivas, y las inversio-

nes más relevantes estamos en disposición de afrontarlas, *con un fondo de maniobra por encima de tres millones de euros y, además, seríamos capaces de asumir tres millones de euros más de inversiones*.

(CdS): En su opinión, ¿tiene sentido que todos los puertos del sistema español compitan por los mismos tráficos?

(JLA): En este momento, están teniendo un creciente poder los proveedores de servicios como consecuencia del modelo que tenemos, especialmente en la estiba, que es responsable de casi el 70% de la mercancía que pasa por el puerto. El otro gran problema es *el proceso de descentralización portuaria acometido* que hace, primero, que aumente la competitividad entre los puertos y, segundo, que se traspase el poder a los clientes, naviera y operadores, que ya no hacen ellos la inversión y se quedan vinculados por un cierto periodo de tiempo al puerto, sino que ahora de un día para otro se pueden ir.

Esto se puede observar especial-

mente en los tráficos de trasbordo, porque los de import/export sí son más propios del puerto, pero los de trasbordo son muy volátiles. Es un riesgo enorme y *que esté peleando un puerto con otro por tráficos tan volátiles es un error*. Como la competencia entre puertos es tan enorme, se ha conseguido que el operador no invierta en ellos y no necesite un plazo para rentabilizar la inversión y, por lo tanto, con un riesgo enorme de que se marche.

Por lo tanto, *con los tráficos de trasbordo habría que hacer un poco de estrategia común entre todos los puertos* para recuperar una cierta posición de fuerza del sistema español, porque nos podemos ver en una situación complicada con la competencia de otros enclaves de la Unión Europea.

(CdS): ¿La Ley de Puertos prima tal vez en exceso los tráficos de trasbordo?

(JLA): En efecto, en la negociación de la Ley de Puertos cada enclave intentó hacer valer sus argumentos. Hay que tener en cuenta que *para el operador el coste del paso de la mercancía por el puerto es fundamental*. La ley potencia el papel de España como plataforma logística internacional con bonificaciones de hasta un 70% en las tasas para los tráficos de trasbordo, pero esto solo supone bonificar un 15% del coste total de la mercancía en los puertos. Está muy bien, pero *lo que no parece lógico es que si el 70% de los costes para las mercancías es la estiba no se haya hecho nada al respecto*. Creo que se ha ido a lo fácil, a que el puerto bonifique absolutamente todo y algunos colectivos portuarios no afronten su responsabilidad.

En definitiva, los puertos estamos haciendo unas políticas comer-

“ Desde 2004, el tráfico se ha duplicado, de 300.000 pasajeros a más de 700.000 y de un volumen de ingresos de 4,5 millones de euros a 10 millones. ”

ciales muy agresivas para *captar tráficos de trasbordo, que se terminan financiando con los tráficos cautivos* que muchos tienen. Esto provoca paralelamente que muchas navieras opten por desviar también sus tráficos fijos a puertos cercanos como respuesta al hostigamiento que pueden sufrir en sus puertos de referencia.

alejamiento y especial aislamiento.

(CdS): **Pero, ¿estarán intentando atraer nuevos tráficos al puerto?**

JLA. En efecto, lo que sí estamos intentando ahora es *la posibilidad de que determinados productos tengan una transformación en Melilla y entren a la Unión Europea si aranceles ni*

se agrupen y poder liberar nueva superficie industrial en la ciudad.

(CdS): **No tener un hinterland propio, también es un inconveniente...**

(JLA): El problema principal de Melilla es que *no tiene hinterland real ni conexión ferroviaria*. Sin duda, sería muy interesante poder tener una conexión



El año pasado Melilla ha sido el primer enclave español en concesionar la Estación Marítima, al otorgar las licencias para la prestación del servicio de embarque y desembarque de pasajeros y vehículos.

Nuevos tráficos

(CdS): **¿Qué política sigue el puerto de Melilla para atraer nuevos tráficos?**

(JLA): El puerto de Melilla es un poco atípico, todo entra por el puerto y casi el 70% de lo que entra va hacia Marruecos. *Actualmente, tenemos tres tipos de bonificaciones*, las del artículo 245.5, por alejamiento e insularidad, que bonificamos el 40% a la tasa del buque y otro 40% a la tasa de la mercancía; otro 35% al pasaje y 50% al vehículo. Son unas bonificaciones importante, en torno a los tres millones de euros.

Aparte *queremos poner una bonificación nueva para buques semirápidos que operen todo el año*, y luego las bonificaciones a los cruceros. Por lo tanto, las bonificaciones importantes en Melilla son las condicionadas a nuestro

cupos. De echo, en breve vamos a conceder una concesión a una empresa china para ensamblar placas fotovoltaicas en nuestras instalaciones y que después puedan entrar en la UE libremente. El objetivo es que del puerto

férrea con nuestro vecino el puerto marroquí de Nador. De esta forma, este puerto podría aprovecharse de nuestras magníficas infraestructuras, que cuentan con todos los protocolos internacionales en cuanto a seguridad y

“Todo el proyecto de ampliación del puerto de Melilla, que está contemplado como tal en el PITVI, se realizará con autofinanciación.”

de Melilla salgan mercancías y no ser meramente un receptor de las mismas. Estamos muy ilusionados con el proyecto, ya que en el puerto asumimos como un reto propio *ser el motor económico de la ciudad de Melilla*, el objetivo a medio plazo es generar suelo sin riesgo demanda para que todas las industrias ligadas al puerto

demás requerimientos legales que necesitan las navieras, y nosotros podríamos aprovecharnos de hinterland marroquí.

Sólo es una idea que lanzo pero que por ahora veo muy poco factible, aunque cuando las cosas tienen sentido económico son capaces de alinear muchos intereses. □