

PRIMERAS JORNADAS TECNICAS sobre:

EL SUPERPUERTO Y REFUGIO DE GALICIA

Ferrol, 16, 17 y 18 de enero de 2008

Auditorio del FIMO (Feria Internacional de Muestras del Noroeste), Punta Arnela-La Malata, S/N

2ª jornada (17 de enero de 2008): “PRESENTE Y FUTURO PORTUARIO”



Mesa 5ª de las jornadas

Modelo de explotaciones y concesiones portuarias



Moderador: **D. Benito González Aller** - Ex Presidente de Portos de Galicia y ex Presidente de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía, Ingeniero Naval

10,00 LOS NUEVOS MODELOS CONCESIONALES DE LOS PUERTOS: LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE ALICANTE



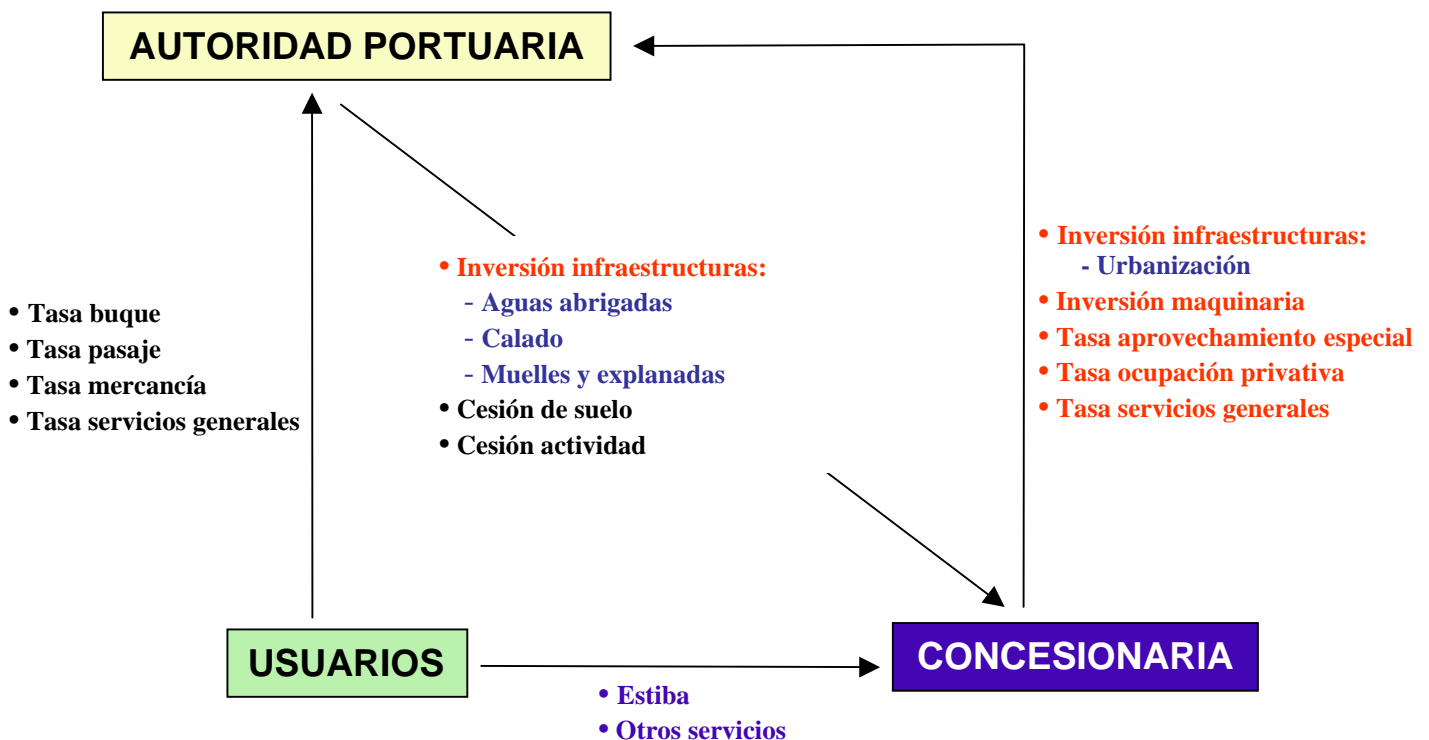
D. Gonzalo T. Baciero Ruiz - Responsable del proyecto de TERMINALES MARÍTIMAS DEL SURESTE en Alicante. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Comenzó su intervención el Sr. Baciero, con el nuevo modelo de explotación portuaria del puerto de Alicante. Recordó que nace de un concurso abierto convocado por la Autoridad Portuaria de Alicante (APA) en el año 2.003, cuyo objetivo era la ejecución de las obras de ampliación del citado puerto, y otorgamiento de una concesión administrativa para la explotación en régimen de Gestión Indirecta de una Terminal Marítima en la zona sur del mismo.

La adjudicación fue realizada a la UTE formada por OHL-SATO y BOLUDA. La iniciativa pública, con un presupuesto de 65.300.000 € construiría los 1.200 m del dique de abrigo, además de los 500 m. del contradique y el dragado de la dársena hasta los 14,00 m de profundidad. La adjudicataria, con un presupuesto de 100.000.000 € haría el resto: línea de atraque, relleno de explanada, y urbanización de: Muelle 19 con 366 m, Muelle 21 con 300 m, Muelle 23 con 500 m. y Muelle 25 con 227 m.; Mejora de explanadas; Accesos viarios y ferroviarios; Acometidas exteriores de abastecimiento, luz y saneamiento; Maquinaria, equipos e instalaciones. La novedad es que la adjudicataria construiría todo, tanto lo público como lo privado, y percibiría el importe de la inversión pública. Los tráficos serán:

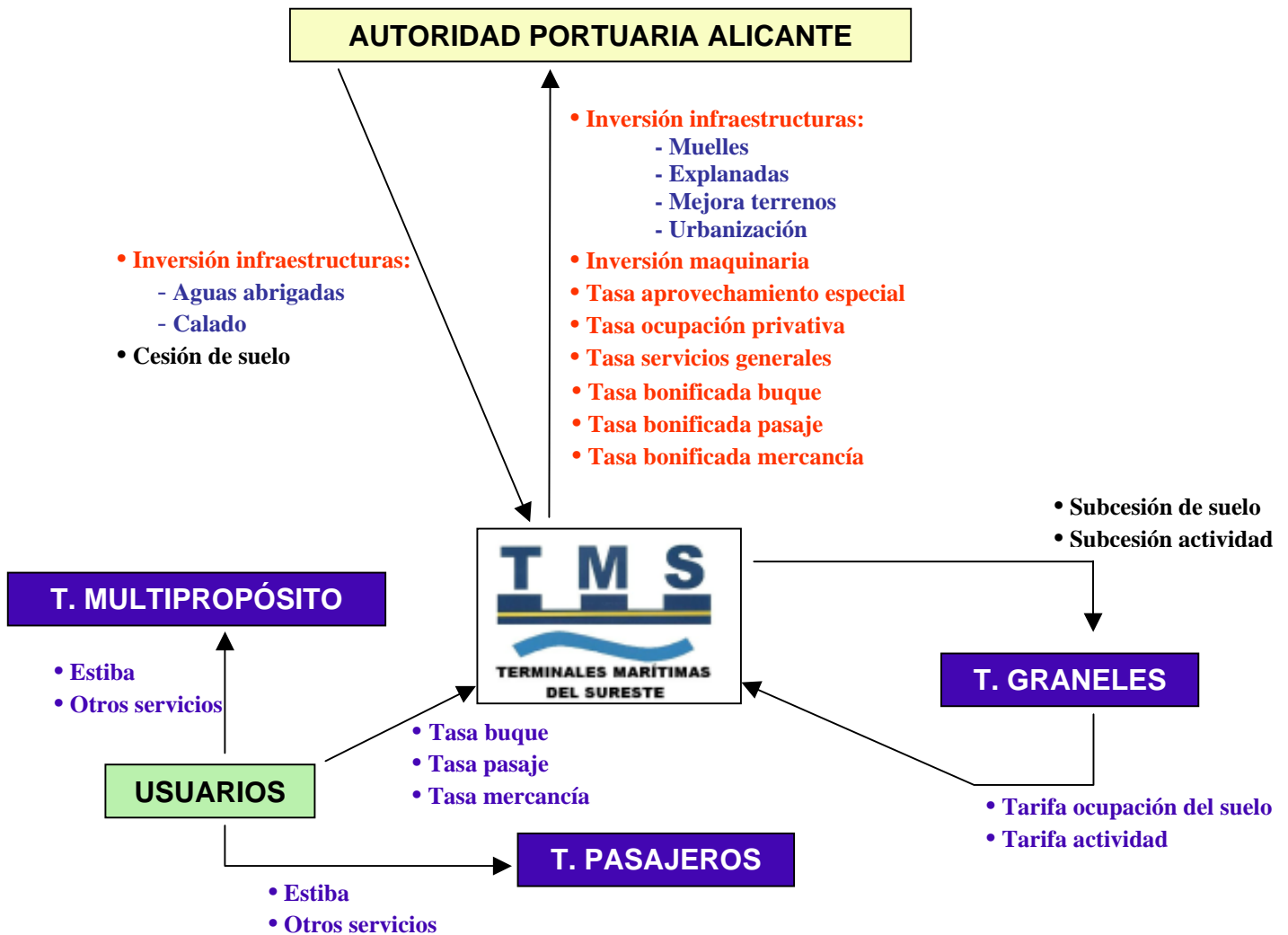
- TERMINAL GRANELES POR INST. ESPECIAL (Superficie: 120.000 m2 y atraque: 515 m): Graneles sólidos: cemento y derivados y Graneles líquidos: biodiesel, hidrocarburos tipo B y C.
- TERMINAL MULTIPROPÓSITO (Superficie: 146.000 m2 y atraque: 515 m): Contenedores, Tráfico rodado y Mercancía general.
- TERMINAL PASAJEROS (Superficie: 35.000 m2 y atraque: 260 m): Pasajeros (unos 180.000 pasajeros en verano), Vehículos ligeros y Plataformas.

MODELO GENERAL DE UNA CONCESIÓN: Que responde al modelo general habitual de concesión del sistema portuario español, donde hay tres figuras básicas: Autoridad portuaria que hace la inversión en obras de abrigo y muelles y cede el suelo y la actividad a la Concesionaria que realiza las inversiones en infraestructuras y maquinaria, además de pagar las tasas de aprovechamiento especial, ocupación privativa y servicios generales. Los Usuarios pagan a la concesionaria la estiba y otros servicios y a la autoridad portuaria las tasas del buque, pasaje, mercancía y servicios generales.



NUEVO MODELO DE CONCESIÓN DEL PUERTO DE ALICANTE:

Sin embargo, este es un nuevo modelo concesional planteado por la APA la Concesionaria está en el centro, es decir entre los Usuarios y la Autoridad Portuaria. TMS es el gestor de unos terrenos que la autoridad portuaria le cede en concesión y es TMS la que decide como los explota y recauda las tasas para trasladarlas a la APA, quedándose TMS con un porcentaje de las tasas públicas para recuperar la inversión realizada en infraestructuras.



La cesión de suelo a terceros, se realiza de la siguiente manera:

- TMS propone a la Autoridad Portuaria de Alicante (A.P.A.) posibles clientes.
- A.P.A. aprueba los futuros clientes.
- TMS negocia con los cesionarios y solicita modificación de la concesión.
- A.P.A. resuelve y aprueba los documentos contractuales.

En resumen, la ampliación del puerto de Alicante es el primer caso de gestión enteramente privada en España, aunque siempre bajo los criterios y previa autorización y/o aprobación de la administración. En este caso, TMS ha pasado de ser la empresa concesionaria a ser la compañía que explota la ampliación, es decir, la que gestiona lo que ocurre en la dársena convirtiéndose en una especie de autoridad portuaria, pudiendo llegar incluso a ceder terreno a terceros siempre y cuando la Autoridad Portuaria de Alicante lo apruebe previamente. Posteriormente hizo un repaso a todo el marco legal que afecta a este modelo de explotación portuaria.

MODELO DE NEGOCIOS DE TMS

- a. Como propietario, otorga una concesión por lo que sólo gestiona el suelo y los atraques y, obtiene los siguientes ingresos del concesionario: Tarifa por actividad (de terceros), Tarifa por alquiler terrenos y Bonificación tasas (buque, pasaje, mercancía). Como gastos: Tasa de ocupación, tasa de actividad, tasa de servicios generales de mantenimiento y estructura.
- b. Terminal multipropósito, como explotador de la misma obtiene los siguientes ingresos de los usuarios: por contenedor, por plataforma, por t. de mercancía general y por t. de S.S.S. Como gastos: la tarifa por actividad (de terceros), la tarifa por alquiler terrenos, los gastos de explotación (p. portuario, mantenimiento y consumos) y los de estructura.
- c. Terminal de pasajeros, como explotador de la misma obtiene los siguientes ingresos de los usuarios: pasajeros, vehículos ligeros y plataformas, previa aprobación de unas tarifas máximas por la APA. Como gastos: la tarifa por actividad (de terceros), la tarifa por alquiler terrenos, los gastos de explotación (p. portuario, mantenimiento y consumos) y los de estructura.



Finalizó el Sr. Baciero haciendo referencia a las ventajas de promover puertos privados.

RAZONES PARA PROMOVER PUERTOS PRIVADOS

Fuente: ALADI, 2002

- Generación de inversión en infraestructura portuaria, basada en recursos provenientes del capital privado.
- Aumento de la eficiencia en las operaciones portuarias y baja en los costos de los servicios.
- La inversión y el aumento de la eficiencia generan aumento de la actividad económica y del empleo.
- Ahorro en recursos del Estado, sustituyendo inversión pública por privada.
- Mayor racionalidad en las inversiones.
- Incorporación de tecnología.
- Disminución de los costes de la operativa portuaria cuyos beneficios se trasladan a las exportaciones e importaciones.
- Disminución de los costes portuarios de los buques, que producen rebaja en los fletes.
- Un aumento en la tasa de empleo y de los índices productivos en los sectores agropecuario e industrial, por un mejor posicionamiento de los productos de exportación al disminuir los costes generalizados del transporte.
- Disminución de los costes de los insumos de importación por los menores costes generalizados de transporte.
- Aumento de la seguridad física, con un impacto a la baja de los seguros de la carga y de los buques. La experiencia indica que en general el estándar de seguridad se incrementa en los puertos privados.

Hizo referencia al documento “Una guía práctica para los decisores de la política de la UE” (24-11-2004) de la European Sea Ports Organization (ESPO), que en el apartado “Los puertos necesitan capacidad y conexiones adecuadas” destaca como hechos y retos: "*Las restricciones de los presupuestos de los gobiernos suponen que el capital privado es vital para la financiación de la infraestructura y superestructura portuaria. La inversión privada en los puertos requiere compromisos a largo plazo*".

Por último que, de una forma similar y con ciertas variantes, Ártabros debería poder construir un puerto privado bajo un régimen de concesión pública, ajustándose al ordenamiento jurídico vigente.

Pregunta de un de un asistente a las jornadas

¿No es la ley 48/2003 demasiado restrictiva?. ¿Qué ventajas tendría el traspaso de las competencias portuarias a las CC.AA.?

Respuesta: Que fuese más amplia y liberalizadora sería deseable, pero tenemos que adaptarnos a lo que existe aprovechando sus ventajas. Para la empresa privada cuanto más libertad mejor siguiendo otros modelos en el ámbito mundial. El cambio de competencias simplemente supondría un cambio de dependencia de la administración central a la autonómica.

Pregunta de un de un asistente a las jornadas

¿Quién es el responsable de la seguridad portuaria?

Respuesta: TMS es la responsable