

Lanzaroteport

Estudio de viabilidad de la Autoridad Portuaria de Lanzarote

RESUMEN EJECUTIVO



PRESENTACIÓN

El documento *‘Lanzaroteport: Estudio de viabilidad de la Autoridad Portuaria de Lanzarote’* pretende analizar la posibilidad y viabilidad de una Autoridad Portuaria de Lanzarote. El puerto de Arrecife mantendría su calificación como Puerto de Interés General del Estado, seguiría formando parte del sistema portuario español y seguiría dependiendo del Ministerio de Fomento a través del Organismo Público Puertos del Estado, pero gestionado de forma autónoma.

El **Puerto de Arrecife es uno de los 46 Puertos de Interés General existentes en España**, y administrativamente se gestiona desde la Autoridad Portuaria de Las Palmas, una de las 28 Autoridades Portuarias que existen en España, y que gestiona todos los Puertos de Interés General existentes en la Provincia de Las Palmas (Puerto de Arrecife, Puerto del Rosario, Las Palmas, Salinetas y Arinaga).

El Puerto de Arrecife, a pesar de depender administrativamente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, ha alcanzado una estructura y un volumen que justifican la creación de su propia autoridad portuaria. En el estudio *Lanzaroteport* se analizan los procedimientos seguidos en los dos últimos casos de segregación de Autoridades Portuarias, Avilés (1996) y Motril (2005), tramitados por el Estado con el consenso de los dos principales partidos políticos. Uno de los criterios fundamentales en la decisión fue la **mejora de la competencia entre puertos que han alcanzado cierto grado de desarrollo**, mejorando la competitividad del conjunto. La legislación portuaria actual mantiene vigente la posibilidad de crear nuevas autoridades portuarias. El estudio avanza un programa de trabajo con el objetivo de alcanzar finalmente la creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote.

VARIABLES

En el proceso de análisis sobre la viabilidad de la Autoridad Portuaria de Lanzarote, se profundiza sobre dos variables fundamentales: (I) el volumen del tráfico portuario, con las perspectivas de evolución; y (II) una aproximación a la cuenta de explotación para averiguar su viabilidad económica (en base a la información disponible).

Desde la óptica del tráfico portuario, no existe objeción para que el Puerto de Arrecife disponga de su propia Autoridad Portuaria, ya que su volumen es superior al de otros puertos de interés general del Estado que constituyen por sí solos una Autoridad Portuaria, siendo un puerto puntero a nivel nacional en determinados tráficos, tal y como puede comprobarse en la tabla adjunta de datos del puerto (datos de 2013):

VARIABLE	DATO PUERTO DE ARRECIFE (2013)	AUTORIDADES PORTUARIAS CON DATOS INFERIORES QUE ARRECIFE
Cruceras:	319.583	21 Autoridades Portuarias
Nº buques:	1.497	14 Autoridades Portuarias
Nº contenedores nacional y exterior en TEUs:	39.286	13 Autoridades Portuarias
Graneles líquidos:	351.089	11 Autoridades Portuarias
Pesca fresca:	1.077	11 Autoridades Portuarias
Pasajeros regulares:	129.479	10 Autoridades Portuarias
Avituallamiento:	34.213	10 Autoridades Portuarias
Mercancía general:	768.521	4 Autoridades Portuarias
Graneles sólidos:	45.499	1 Autoridad Portuaria

Estos datos nos llevarían a situar a la Autoridad Portuaria de Lanzarote (con los datos de tráficos reales de la actualidad) en una zona media en el ranking estatal de autoridades portuarias, sin duda **lejos de las más pequeñas del país**. Una adecuada explotación de recursos infrautilizados (superficie a concesionar, servicios, etc) y comercialización del puerto redundará en una mejora significativa de estos resultados.

Desde la perspectiva de la rentabilidad económica, en base a los datos disponibles también el resultado del estudio adelanta una adecuada viabilidad económica que garantice sus gastos de explotación así como las inversiones que la infraestructura requiere, por lo que tampoco existe desde este punto de vista objeción para que el puerto de Arrecife se constituya como Autoridad Portuaria.

Según los cálculos desarrollados en el estudio de viabilidad, partiendo de datos originales de la Autoridad Portuaria de Las Palmas y haciendo las oportunas estimaciones y proyecciones de los años sobre los que no existen datos publicados, la tabla del resultado de explotación del Puerto de Arrecife arroja los siguientes datos:

AÑOS	INGRESOS	GASTOS	RESULTADO
2000	2.770.022	2.878.394	-108.372
2001	2.972.756	3.154.212	-181.456
2002	3.432.281	3.391.908	40.373
2003	3.561.946	3.377.129	184.817
2004	3.112.990	3.766.988	-653.998
2005	3.173.714	4.242.052	-1.068.338

2006	3.116.363	4.320.054	-1.203.691
2007	3.589.180	4.402.686	-1.783.506
2008	4.369.444	4.190.187	259.257
2009	4.302.767	4.237.498	65.269
2010	4.061.860	4.343.539	-281.679
2011	4.178.468	4.063.611	114.857
2012	4.420.819	4.420.802	17
2013	4.639.207	4.262.537	376.670
2014	5.521.515	4.109.938	1.411.577

Por lo tanto, la conclusión del estudio es que **el Puerto de Arrecife no es deficitario sino que es económicamente viable**. Además, debemos insistir en que estos datos tienen mucho recorrido de mejora haciendo una correcta explotación y comercialización del Puerto.

OTROS ASPECTOS A TENER EN CUENTA

I.- El propio sistema portuario español tiene creado un sistema de equilibrio denominado **Fondo de Compensación Interportuario**, regulado en el Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante. Este mecanismo de redistribución entre autoridades portuarias viene a compensar y redistribuir la riqueza generada por el sistema. Son varias las autoridades portuarias que se benefician del sistema para poder equilibrar sus presupuestos, como es el caso de Ceuta, Melilla y Vilagarcía. Y es que además, y debido a que la insularidad es uno de los criterios de reparto, las Autoridades Portuarias Canarias también resultan netamente receptoras del Fondo de Compensación Interportuario, lo que vendría a mejorar las cifras de explotación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote.

II.- La política europea de gestión portuaria persigue el objetivo último de lograr la mejora competitiva continua del sistema y con ello lograr mantener una rentabilidad positiva del sistema, y con este fin defiende la especialización de los distintos puertos y autoridades portuarias como la vía para lograr esa **competitividad, productividad y eficiencia en la gestión**. Para ello es necesario que cada puerto pueda tomar sus propias decisiones de gestión, orientando su puerto hacia la especialización en un determinado área de servicio.

III.- La Autoridad Portuaria es un organismo cogestionado junto con la Comunidad Autónoma, que de hecho, en el proceso de creación deberá emitir informe no vinculante. Por ello es necesario no sólo el mayor consenso a nivel nacional, sino también a nivel regional.

IV.- Además de las indudables ventajas de gestión, la creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote también podrá permitir centrar parte de los esfuerzos en que Lanzarote pueda retomar sus conexiones directas con el África Occidental, tal y como ya las tuviera en el pasado. La aparición de estas conexiones directas son una potencial puerta para la generación de actividad económica entre ambas orillas.

POTENCIAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LANZAROTE

La creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote, gestionada desde y para el Puerto de Arrecife (aunque incluyendo el resto de instalaciones marítimas de la isla), permitirá una gestión mejor adaptada a las particularidades de este puerto, adoptando medidas encaminadas hacia un mejor aprovechamiento de los recursos existentes, así como a la apertura de nuevos nichos de actividad hasta la fecha no explorados.

Por un lado nos estamos refiriendo a la posibilidad de adaptar las tasas por prestación de determinados servicios a las posibilidades reales del puerto, potenciando una reducción de tasas en aquellos servicios de interés estratégico que ayuden a la comercialización del puerto, tal y como es práctica habitual en otros puertos.

En este mismo camino de optimización de recursos, es necesario hacer una mejor gestión del suelo disponible, ya que hasta la fecha existen importantes bolsas de suelo dependientes del Puerto de Arrecife que se encuentran sin explotación.

Además, se ha detectado la necesidad de una mejor comercialización de los servicios del puerto fuera de la propia isla, lo que ayudaría a conocer un recurso como este a potenciales usuarios (compañías de cruceros, compañías de logística marítima internacional, particulares en tránsito internacional, empresas de reparación naval, etc), por encontrarnos en un punto geoestratégico de conexión entre tres continentes.

Con respecto a potenciales usos aún no explotados en el Puerto de Arrecife, en el estudio se relacionan ejemplos como el de la creación de una Zona Franca, de tributación rebajada, o la prestación de nuevos servicios a embarcaciones como el *"bunquering"*, o incluso el aprovechamiento turístico de determinadas propiedades de la gestión portuaria como son los faros.

Con todo ello se lograría que el Puerto de Arrecife volviera a convertirse en un verdadero motor de la economía de la isla, como ya lo ha sido en otros tiempos. Es necesario lograr una gestión más implicada en este puerto para lograr que retome el liderazgo en la atracción de actividad económica para la isla, convirtiéndose en un polo estratégico de crecimiento.

Por último, y no por ello menos importante, está la labor social y de retorno de los beneficios de la actividad del Puerto a la sociedad, la cual a día de hoy no se viene produciendo. Tal y como ocurre en el resto de las Autoridades Portuarias, parte de los beneficios que la actividad del puerto genera retornan a la sociedad a través del patrocinio de actividades culturales, sociales, deportivas, etc.

CONCLUSIÓN

Desde la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Lanzarote se ha ideado y realizado el Estudio de Viabilidad de la Autoridad Portuaria de Lanzarote “Lanzaroteport” como un documento en el que plasmar la situación de hecho que ha llevado a la necesidad de que Lanzarote cuente ya con una Autoridad Portuaria propia. La economía de la isla ha alcanzado una mayoría de edad que, para poder seguir evolucionando, necesita de una mayor capacidad para poder adoptar sus propias estrategias para competir en un mercado cada vez más internacionalizado y complejo.

Por otro lado el estudio ha tratado, con la información disponible y realizando un esfuerzo de proyección futura realista, poner sobre la mesa los datos económicos de esta Autoridad Portuaria de Lanzarote, reflejando una rentabilidad positiva en su explotación que garantiza su viabilidad futura, sin perjuicio de que además pueda llegar a contar con el *Fondo de Compensación Interportuario* que dotará a la nueva Autoridad Portuaria de un mayor margen económico.

Por lo tanto, desde un punto de vista social y económico, ha llegado el momento de dar el paso hacia la consecución del objetivo planteado, para el cual se requiere del apoyo de toda la sociedad.

Por una AUTORIDAD PORTUARIA DE LANZAROTE. Porque LANZAROTE LO NECESITA.