

DESAYUNO COLOQUIO EUROPA SUR

11 de diciembre de 2017

INTRODUCCIÓN

- **Agradecimientos:**
 - a Europa Sur por la invitación
 - a Caja Sur por el patrocinio
 - al Presidente de la Confederación de Empresarios de la Provincia de Cádiz por sus palabras de presentación
- **Saludos:**
 - alcaldes
 - autoridades
 - miembros de nuestra comunidad portuaria
- **El Puerto de Algeciras:**
 - una realidad muy compleja
 - con muchos temas de permanente actualidad
 - en vez de una charla monotemática he preferido casi “tuitearles” a ustedes los principales asuntos que considero de mayor interés en estos momentos
 - que son todos estos que tienen en pantalla
- **No más de 25 minutos:**
 - si queda algún tema por tratar, lo dejamos para el coloquio, si es que a ustedes le interesa.

1.- RECURSOS HUMANOS

Empezaré mi intervención denunciando la **escasez de personal** que padece nuestra Autoridad Portuaria y que condiciona de forma muy importante el día a día de nuestro puerto.

El año pasado el Puerto de Algeciras movió 103 millones de toneladas; Valencia, 71 millones y Barcelona, 49. Pues bien, en cuanto a **personal laboral de convenio**, Algeciras tiene en plantilla 266 personas, Valencia, 317 (un 19 % más que Algeciras) y Barcelona, 388 (un 46 % más que Algeciras).

En cuanto a **personal excluido de convenio**, Algeciras tiene autorizados por el Ministerio de Hacienda 33 personas, Valencia 51 y Barcelona 70. O sea, Algeciras movió el año pasado aproximadamente un 50 % más de mercancías que Valencia con un 50 % menos de personal y más del doble que Barcelona con menos de la mitad de personal. ¡Y así llevamos ya más de 11 años!

Además, tanto Barcelona como Valencia, adicionalmente a sus plantillas oficiales, disponen de **sociedades participadas o de fundaciones** de cuyo personal también se aprovechan para prestar parte de sus servicios. En el caso de Algeciras, sólo disponemos de nuestro personal propio porque en su día no se nos autorizó la creación de dichas sociedades o fundaciones.

Una forma de paliar estas carencias de personal propio podría ser incrementar el gasto en **servicios exteriores** pero tampoco se nos permite llegar a los topes de gasto autorizados a Valencia o a Barcelona y, para colmo, se nos recorta precisamente la partida de gastos en servicios exteriores.

¡La verdad es que desde Madrid no nos lo ponen **nada fácil**!

2.- IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL

No es lo mismo “puerto” que “Autoridad Portuaria”. Puerto es el conjunto de todas las empresas e instituciones que desarrollan su actividad en un espacio físico portuario y Autoridad Portuaria (AP) es un integrante más del puerto: un integrante importante, sí, pero un integrante más. Cuando se evalúa la importancia de un puerto se deben considerar, por tanto, no solo la cuenta de resultados de la AP sino las cuentas de resultados de todas las empresas e instituciones que integran el puerto.

Este es el criterio con el que se ha llevado a cabo el **Estudio de Impacto Económico** realizado recientemente por la Universidad de Cádiz, que concluye que el Valor Añadido Bruto que generó la actividad del Puerto de Algeciras en 2014 fue de **2.010 millones de €** y que ese año dependieron de la actividad del Puerto **28.170 puestos de trabajo**.

La mejor forma que tiene una AP de contribuir a la economía del país y de la región en la que se ubica no es incrementando su propia cuenta de resultados sino **abaratando el paso de las mercancías por su puerto**, para así generar más tráfico y, como consecuencia de ello, más actividad, más valor añadido y más empleo. Esta es la política que venimos siguiendo desde hace años en nuestra AP, aplicando las máximas bonificaciones a las tasas portuarias que permite la Ley, reduciendo nuestros ingresos para generar más tráfico.

Es más que evidente que esta política viene dando buenos resultados en nuestro puerto. El año pasado, como saben, superamos, por primera vez en la historia del sistema portuario español, la cifra de los **100 millones de toneladas** de mercancías y, según EUROSTAT, en los últimos 17 años (1997-2014), Algeciras ha sido el puerto con **mayor tasa media anual de crecimiento** entre los 10 primeros puertos de la UE.

3.- RELACIONES PUERTO-CIUDAD: EL LLANO AMARILLO

A las relaciones puerto-ciudad les es de aplicación la **Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público**, pues al articularse estas relaciones mediante convenios con los ayuntamientos, la Ley nos obliga a recabar, en nuestro caso con informe favorable de Puertos del Estado, la autorización previa del Ministerio de Hacienda. Esta ley es una traba adicional que ha venido a limitar, en cierto modo, la colaboración del puerto con los municipios de su entorno.

Como muestra les diré que recientemente Puertos del Estado nos ha devuelto un **convenio con el Ayuntamiento de Tarifa** porque incluía, entre otras actuaciones, una partida, de tan solo 16.400 €, para reposición de unas farolas en una zona que, aunque estaba colindante con el puerto no era de competencia portuaria sino de titularidad municipal. Les cuento esta anécdota para que vean que no siempre es posible atender desde la AP las peticiones que nos formulan los distintos municipios de la comarca.

Y ahora **tres puntualizaciones sobre el Llano Amarillo**. La **primera**, que la Operación Paso del Estrecho, la OPE, que es el único uso portuario que actualmente tiene el Llano Amarillo, es una **operación de Estado**, que no depende de la AP sino del Ministerio del Interior.

La **segunda** puntualización es que la AP está totalmente de acuerdo en **que el Llano Amarillo se ceda íntegramente a la ciudad**, porque se trata de un espacio de extraordinario valor urbano para Algeciras en su contacto con el mar. Pero para ello hay que desarrollar antes un área exterior alternativa para la OPE, de capacidad suficiente y con conexión directa con el puerto. Lo contrario sería una irresponsabilidad y, sin duda, los que hoy claman por la cesión del Llano Amarillo a la ciudad serían los primeros en alzar sus voces por los colapsos de tráfico que se pudieran producir por falta de una zona de aparcamiento. El Plan Subregional del Campo de Gibraltar ha ubicado esa área en Los Barrios, junto al trazado de la 2ª ronda de circunvalación del Campo de Gibraltar pero, como saben, el proyecto de esta 2ª ronda duerme actualmente el sueño de los justos.

Y la **tercera** puntualización es que mientras no haya una alternativa para la OPE, lo único que cabe hacer en el Llano Amarillo son actuaciones, como las que se vienen haciendo, que **no impidan el uso puntual para la OPE** en determinadas épocas del año. Estas actuaciones fueron ya consensuadas en su día entre Junta de Andalucía, Ayuntamiento y Puerto a través de un convenio, suscrito por las tres partes, que continúa aún en vigor.

Y una **aclaración final**. En las actuaciones de “**El Palmeral**” en el Puerto de Málaga o de “**El Parque del Mediterráneo**” en el Puerto de Ceuta, que tantas veces se ponen de ejemplo en Algeciras y que realmente lo son, las respectivas Autoridades Portuarias de Málaga y de Ceuta no aportaron ni un solo euro. Se limitaron a ceder el uso de los terrenos y por ello reciben cada año importantes compensaciones económicas. Nuestra AP lleva ya invertidos en el Llano Amarillo 11,3 M€ sin compensación económica alguna.

4.- MEDIOAMBIENTE

Para transportar los **20.000 contenedores** (TEUs), que hoy día puede cargar un solo buque portacontenedores, harían falta 10.000 camiones o 333 trenes. Esta simple comparación sirve para entender los **efectos sobre el medioambiente de los distintos modos de transporte**. Según EUROSTAT, el consumo de combustible y las emisiones de monóxido de carbono (CO), de partículas en suspensión, de hidrocarburos (HC), de dióxido de carbono (CO₂) y de óxidos de nitrógeno (NO_x), medidos en gramos por tonelada transportada y kilómetro de distancia (gr/tn-km), son muy inferiores en el transporte marítimo en comparación con el ferroviario y mucho menores aún si los comparamos con el transporte por carretera.

Solamente en emisiones de dióxido de azufre (SO₂) el barco supera al camión y al tren. Pero estas estadísticas de EUROSTAT se hicieron antes de que la UE redujese drásticamente el contenido máximo de azufre del combustible de los buques, que en las zonas portuarias pasó de un 4% a sólo un 0,1 %.

De todo lo anterior se deduce que el **transporte marítimo es el modo de transporte más respetuoso con el medio ambiente**. Apostar por el transporte marítimo es, por tanto, apostar por el medio ambiente. Y el transporte marítimo sin los puertos no es posible.

Lo anterior no quiere decir que los gestores portuarios puedan **“campar a sus anchas”** en materia medioambiental cuando se trata de llevar a cabo obras portuarias, a lo que me referiré a continuación.

Pero antes trataré otro asunto relacionado con el medio ambiente y, por desgracia, de actualidad en nuestro puerto: los malos olores.

5.- MALOS OLORES

Cada vez que se ha producido un incidente de malos olores se han desplegado, de forma inmediata, Policía Local, Policía Portuaria y Bomberos y se han investigado inmediatamente, por parte de la AP y de la Capitanía Marítima, las operaciones que en esos momentos se estaban realizando en las instalaciones portuarias (VOPAK, CLH y SERTEGO) y en los buques fondeados en bahía. Por desgracia, no se han podido obtener pruebas para identificar y sancionar a los culpables. Ha habido sospechas; sospechas fundadas, sí, pero sólo con sospechas no se puede sancionar.

La última vez se pudo identificar al culpable, un buque que había realizado un venteo de bodegas, una actividad que está terminantemente prohibida en bahía. Se pudieron obtener pruebas, incluso gráficas y se le ha podido incoar un expediente sancionador al buque.

Pero lo más importante, aparte de sancionar, es trabajar en la **prevención**. Las principales acciones que hemos puesto en marcha en coordinación con la Junta de Andalucía y la Capitanía Marítima son:

- Un **nuevo estudio de olores** para comprobar la eficacia de las medidas correctoras impuestas a las empresas VOPAK, CLH y SERTEGO y las mejoras que ellas *de motu proprio* están ya implantando. Los pliegos del concurso están elaborados y está previsto lanzar el concurso en los próximos días.
- Instalación de **casetas de medición** de la calidad del aire en el entorno de estas instalaciones. Los pliegos se están ultimando y el concurso se lanzará a principios del próximo año.
- Resolución de la AP para **limitar el contenido de sulfhídrico** de los productos petrolíferos que se manipulen en el puerto. Elaborada la resolución y pendiente de someter a aprobación de nuestro Consejo de Administración previsto para el próximo día 21.
- **Instrucción de la Capitanía Marítima** a todos los buques que entren en aguas portuarias recordándoles la prohibición de llevar a cabo limpiezas de tanques que impliquen vertidos al medio marino o a la atmósfera. En vigor desde 17 de noviembre pasado.

Quisiera finalizar este tema pidiendo **disculpas** a los habitantes del Campo de Gibraltar y, en especial, de Algeciras, por las molestias que estos incidentes les están causando.

6.- PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS

Los **negocios que no crecen** y que no se adaptan a la evolución de los mercados fracasan y terminan desapareciendo. Ocurre en infinidad de sectores de nuestra economía. Esto es especialmente predicable de los puertos. El creciente **gigantismo** de los buques ha supuesto una verdadera revolución en el mundo de las infraestructuras portuarias. Los puertos que no sean capaces de hacer frente a este importante reto serán relegados a un segundo plano y terminarán perdiendo tráfico y, como consecuencia de ello, perdiendo actividad y perdiendo empleo.

El puerto de Algeciras es un pilar fundamental de la economía y del empleo de esta comarca. La **principal responsabilidad** de los gestores de la AP y especialmente mía, como presidente, es preservar esta actividad y este empleo y, para ello, debemos hacer frente con éxito a los nuevos retos que nos plantea el mercado. Esta es la principal justificación del nuevo Plan Director de Infraestructuras que está tramitando la AP.

Las **obras portuarias son de muy larga gestación** y hay que planificarlas con suficiente antelación. El Plan debe compaginar la mayor eficacia, desde el punto de vista del negocio portuario, con el menor impacto posible al medio ambiente.

En lo que atañe a esto último, al **medio ambiente**, el Plan Director de Infraestructuras se somete al procedimiento de **Evaluación Ambiental Estratégica**. Para que se hagan una idea de las garantías que este procedimiento representa, les diré que para el caso concreto del Plan Director de Infraestructuras de nuestro puerto el Ministerio de Medio Ambiente nos ha fijado la realización de hasta **30 estudios diferentes**.

En estos momentos estamos pendientes de adjudicar el concurso que hemos abierto para la realización de todos esos estudios y hemos solicitado y obtenido del Ministerio una **ampliación de plazo** porque los 15 meses que nos daban inicialmente para llevar a cabo todos esos estudios resultaban absolutamente escasos. Solo después de conocer los resultados de todos estos estudios se podrá aventurar, con suficiente conocimiento de causa, cuál podría ser la **ampliación del puerto más conveniente**.

De este tema tendré la ocasión de hablar más extensamente en las jornadas que la Plataforma “Parque del Estrecho” está organizando en próximas fechas y a las que he sido amablemente invitado.

7.- FONDEADERO EXTERIOR

La Bahía de Algeciras registró el pasado año **29.863 escalas de buques**. Para que se hagan una idea de lo que esto representa piensen que ese mismo año el puerto de Barcelona registró 8.728 escalas y el de Valencia 7.702. En los últimos 10 años, el número de escalas de buques en nuestro puerto ha experimentado un incremento del 32 % y, lo que es más importante, el TRB (Tonelaje de Registro Bruto), que refleja el tamaño de los buques, se ha incrementado en un 90%.

Los datos anteriores, junto con la reducción de espacios de fondeo en la bahía como consecuencia de las ampliaciones de las infraestructuras portuarias, hacen que la búsqueda de un fondeadero exterior se haya convertido en algo **esencial y crítico** para el desarrollo del puerto.

Necesitamos un espacio exterior donde alojar, debidamente vigilados y controlados, los buques que ahora mismo están ocupando un espacio muy valioso y escaso en la bahía sin realizar operaciones -están en espera de órdenes, o en espera de atraques- o que solo tienen que realizar operaciones menores, como cambio de tripulación o abastecimiento de víveres o pertrechos, o que navegan “al paio” cerca de la bahía esperando espacio para entrar en ella. De esta forma podremos reservar la bahía para los buques que tienen que hacer operaciones de más envergadura, como reparaciones o toma de combustible. Tengan en cuenta que éste es un sector que, según el estudio de impacto llevado a cabo por la Universidad de Cádiz, en el año 2010 ya daba ocupación en nuestro puerto a **1.024 personas, con un VAB anual de 47,7 M€**.

Somos conscientes del fuerte **rechazo social** que el anuncio del proyecto del fondeadero exterior ha provocado en determinadas poblaciones del Campo de Gibraltar. Esto nos ha llevado a **revisar desde cero** todo el planteamiento del proyecto: su ubicación, sus dimensiones, su alejamiento de la costa, su régimen de explotación, etc. Se han introducido cambios sustanciales en el proyecto inicial y ahora mismo estamos analizando la conveniencia de someter a una **nueva información pública** todo el proyecto.

8.- FERROCARRIL

Me extenderé un poco más en este tema.

A estas alturas de la película poco más se puede decir del ferrocarril que ustedes ya no conozcan. Pero hasta que llegue la solución definitiva creo que es **una obligación y una responsabilidad de todos** insistir una y otra vez en los mismos argumentos.

No puede ser que el 1er puerto de España y 4º de Europa y el 1er polígono industrial de Andalucía estén todavía con una conexión ferroviaria de una sola vía, de tráfico mixto, sin electrificar, de ancho ibérico, con pendientes máximas de 24 milésimas, con apartaderos de menos de 500 metros y con una de las más bajas prestaciones de toda la red ferroviaria nacional.

No puede ser que la conexión de Algeciras con Madrid sea el único tramo ferroviario de la península ibérica incluido a la vez en 2 de los 9 corredores de la red básica de la Red Transeuropea de Transporte, el Atlántico y el Mediterráneo y, sin embargo, este tramo ferroviario se esté condenando al olvido, año tras año, en los Presupuestos Generales del Estado.

No puede ser que en el ramal costero del Corredor Mediterráneo se lleven invertidos ya 13.500 millones de €, según nota del propio Ministerio de Fomento de 21 de junio pasado, y que de los 1.380 millones de € que se necesitan invertir en el sub-tramo Algeciras-Bobadilla, según documento del mismo Ministerio de 15 de enero de 2015, se estén ahora empezando a invertir los primeros 20 millones.

Recientemente se nos ha anunciado que las **2 subestaciones** previstas para la electrificación de la Algeciras-Bobadilla se habían caído de la programación de Red Eléctrica. Ahora habrá que esperar a que se reprogramen de nuevo, se proyecten, se lleven a cabo los preceptivos trámites medioambientales y urbanísticos, se realicen los concursos, se contraten y se ejecuten. Por desgracia, en nuestro puerto sabemos muy bien todo lo que se tarda en este proceso cuando se trata de un suministro eléctrico.

Pero dicho esto, quisiera también hacer una **autocrítica de la estrategia** seguida hasta ahora en nuestras demandas.

La **primera** es que no podemos quedarnos sólo en **el argumento del agravio comparativo** porque sólo al agravio comparativo, con ser importante, no es sensible el Gobierno. Se necesita añadir a nuestra demanda por agravio un estudio serio que ponga de relieve el importante Valor Añadido que aportaría al país la mejora de la conexión ferroviaria Algeciras-Bobadilla-Madrid-Frontera francesa.

La **segunda** autocrítica es que hemos planteado nuestra demanda con una **dimensión muy local**. Y el problema no es solo del Puerto de Algeciras o del Campo de Gibraltar. El problema es de Andalucía, porque afecta de lleno a toda su estrategia logística; el problema es de España porque afecta a la columna vertebral de su eje logístico Norte-Sur y el problema es también de la propia Unión Europea porque se trata de la

conexión de Europa con el Magreb, que es uno de los 4 ejes transnacionales definidos por la UE.

Y la **tercera** autocrítica es que, a mi entender, **deben ser los empresarios** los que se pongan al frente de esta reclamación. Los sindicatos, los partidos políticos, las instituciones, los ciudadanos en general, podemos apoyar pero, por lo que estamos viendo en Valencia o en Barcelona, es principalmente a las demandas empresariales a las que el Gobierno presta atención a la hora de distribuir territorialmente las inversiones en infraestructuras.

9.- ESTIBA

En nuestro país, el 60 % de las exportaciones y el 80 % de las importaciones se realizan a través de los puertos. Los puertos son, pues, elementos fundamentales para la economía del país. Y dentro de los puertos, **el sector de la estiba es un sector esencial**.

Siendo esto así, no se puede entender **que se haya tardado tanto tiempo** en dar cumplimiento a la sentencia del Tribunal Europeo sobre la reforma de la estiba. El primer requerimiento de la Comisión Europea se produjo en noviembre de 2011 y la modificación de la Ley no se ha realizado hasta mayo pasado, o sea, 5 años y medio después.

Además, la reforma se ha hecho mediante **Real Decreto-Ley**, sin consenso entre las partes afectadas y provocando el consiguiente revuelo en el sector. Seis meses después de la aprobación del RDL todavía estamos pendientes de la elaboración del Reglamento que lo desarrolle.

Ahora, además, para colmo, la **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia** ha abierto expediente a empresarios y sindicatos por haber pactado, con el VºBº del Ministerio de Empleo, que incluso llegó a publicar dicho pacto en el BOE, los elementos que el propio RDL encomendaba a la negociación entre las partes.

Todo un cúmulo de despropósitos que a nuestro puerto le han hecho **perder mucho tráfico** y a las empresas de nuestro puerto le han hecho **perder mucho dinero**: muchísimo más dinero que las sanciones comunitarias, que al final quedaron en casi nada si las comparamos con las cuantiosas pérdidas sufridas por las empresas.

Sobre este asunto no se me ocurre otra cosa que repetir aquella famosa frase de: “¡Es la economía, estúpido! **¡La estiba es la economía, estúpido!**”

10.- COMPETENCIA ENTRE PUERTOS DE CONTENEDORES

Las compras de empresas navieras y las alianzas entre las grandes navieras han concentrado el poder del transporte marítimo de contenedores en unas pocas manos. Esto ha derivado en una **fuerte competencia** entre puertos y entre terminales. Para que el Puerto de Algeciras pueda salir victorioso de esta contienda son necesarios tres **requisitos**.

Primero, estabilidad. Es el principal atributo que exigen las navieras a un puerto. La reforma de la estiba ha desestabilizado los puertos. El nuestro más que ninguno, por las características de nuestros tráficos y porque en el conflicto de la estiba hemos sido “más papistas que el papa”. Mientras Barcelona está ya creciendo un 31% y Valencia un 3% nosotros continuamos en números rojos. **Las negociaciones para alcanzar definitivamente la estabilidad en la estiba no se pueden eternizar.**

El **segundo requisito son los costes**. Podemos ser más baratos que Valencia o que Barcelona o que cualquier otro puerto español, pero eso da igual porque la alternativa a nuestro puerto no es ni Valencia ni Barcelona. La alternativa a nuestro puerto es Tánger Med. Con Tánger Med no podemos ni debemos ni queremos competir en salarios, pero sí tenemos que competir en costes totales. Si no lo hacemos perderemos tráfico y empleos y será muy difícil adjudicar la Fase B de Isla Verde Exterior. El 13 % de los costes totales son las tasas portuarias, y ahí nuestra AP ya viene haciendo el máximo esfuerzo y podemos presumir de tener las tasas más bajas de todo el sistema portuario español. Pero el 60 % de los costes totales son los costes de estiba y estos costes se pueden y se deben reducir, sin que para ello haya que tocar los salarios. Las fórmulas las conocen perfectamente los empresarios y los sindicatos: flexibilidad, productividad, composición de las manos, etc.

El **tercer requisito es el ferrocarril**. La ventaja de Algeciras sobre Tánger Med es que nosotros estamos en Europa. Pero si continuamos aislados de Europa sin ferrocarril perdemos la única ventaja que tenemos sobre nuestros más directos competidores. El Puerto de Sines es otra alternativa al Puerto de Algeciras. Si los Ministerios de Fomento de España y Portugal cumplen lo que acordaron en la última cumbre hispano-lusa de mejorar la conexión ferroviaria del puerto de Sines con Madrid antes del 2020, y nosotros seguimos sin ferrocarril lo tendremos cada vez más difícil.

11.- SUMINISTRO ELÉCTRICO

Después del reciente anuncio del inicio de los trámites para la ejecución del doble circuito entre las subestaciones de Cañuelo y Pinar del Rey, se podría decir aquello de que **“nunca es tarde si la dicha es buena”**. Pero déjenme que les comente **lo que este asunto le está costando a nuestro puerto**.

En primer lugar, **tiempo**. La petición de incremento de potencia eléctrica la realizamos en marzo de 2007, o sea, hace ya más de 10 años y medio y todavía no se han completado las obras.

En segundo lugar, **dinero**. Las obras que realiza ENDESA, pero que paga la AP, ascienden ya a 38 millones y medio de €. Esta cantidad la paga la AP pero, en realidad, los que la pagan son los usuarios de nuestro puerto porque los ingresos de la AP proceden de los usuarios del puerto.

No creo que **en ningún otro puerto español** se haya tenido que desembolsar una cantidad tan alta para poder garantizar el suministro eléctrico a las instalaciones portuarias. Y ¿por qué esa diferencia? Pues porque la ley establece que el usuario, en este caso el puerto, debe abonar toda la instalación hasta el punto de enganche con la red de alta. Red Eléctrica es la que fija ese punto de enganche y no es lo mismo que lo fije a las puertas del puerto, como ha ocurrido, por ejemplo, en Barcelona, ó a 17 km y medio del puerto y atravesando zonas urbanas de dos municipios, como ha ocurrido en el Puerto de Algeciras.

Una **última observación**. Cuando el próximo año se hayan terminado de ejecutar totalmente, por parte de ENDESA, los 38 millones y medio que corresponden a la AP, para engancharnos a la red de alta todavía tendremos que aceptar, sin derecho a reclamación, la condición de un periodo potencial mínimo de interrupción del suministro eléctrico de **cuatro semanas al año para mantenimiento de la red** o por el tiempo que dure la reparación de una eventual avería, hasta que no esté finalizado el doble circuito entre las subestaciones de Cañuelo y Pinar del Rey, que ahora empieza a tramitar Red Eléctrica.

12.- PUESTO DE INSPECCIÓN FRONTERIZA (PIF)

El PIF es **el corazón del puerto**, la infraestructura clave, cuando se trata de importaciones y exportaciones. Muchos operadores eligen puerto no por la proximidad al origen o destino de las mercancías que transportan sino por el menor tiempo de espera en el PIF.

El PIF del Puerto de Algeciras es el único PIF español habilitado por la UE para toda clase de inspecciones. No obstante, durante los últimos 5 años, mientras que las partidas inspeccionadas en nuestro PIF se incrementaron un 73%, **la dotación de técnicos se redujo en un 35%**.

Esta escasez de técnicos está haciendo que los tiempos de espera en nuestro PIF se estén incrementando y, como consecuencia de ello, se estén produciendo importantes **desvíos de tráfico hacia otros puertos**.

Se trata, junto a la **escasez de personal de la AP, a la falta de una conexión ferroviaria competitiva y a las deficiencias en el suministro eléctrico**, de una traba más para el desarrollo de nuestro puerto y, en especial, para el desarrollo del tráfico de importación y exportación.

¡La verdad es que no estaría de más que, alguna vez, **el Gobierno le echase una mano al Puerto de Algeciras!**

Muchas gracias por su atención.