

Discurso toma de posesión
Presidente de la Autoridad Portuaria de Castellón
D. Francisco Toledo Lobo 6/10/2015

Honorable Consellera de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio,
Presidente de Puertos del Estado,
Alcaldesa del Ayuntamiento de Castellón,
Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Castellón,
Rector de la Universidad Jaume I, Presidente del Consejo Social de la UJI,
Presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia,
Sindic de Comptes, Presidente del Comité Económico y Social,
Autoridades locales, provinciales, autonómicas y estatales,
representantes institucionales, empresarios y empresarias,
representantes sindicales, comunidad portuaria, amigos y amigas,

En primer lugar quiero dejar constancia de mi agradecimiento al President de la Generalitat, Ximo Puig, y a la Consellera de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, María José Salvador, por confiar en mí como presidente de esta Autoridad Portuaria.

Asumo el cargo con ilusión, entrega y consciente de la responsabilidad de estar al frente de una institución muy importante para el desarrollo socioeconómico de Castellón y con él, para la creación de puestos de trabajo que hoy son mas necesarios que nunca.

Quiero dejar constancia de mi felicitación a la labor desempeñada por los empleados públicos de esta Autoridad Portuaria y por la Comunidad Portuaria.

El puerto de Castellón es hoy lo que es gracias a su trabajo colectivo. También quiero reconocer públicamente el trabajo del anterior presidente de la Autoridad Portuaria, Juan José Monzonís, y el del equipo directivo encabezado por Roberto Arzo, que continuará conmigo como director del Puerto.

Juan José no puede estar hoy entre nosotros y me ha pedido que disculpéis su ausencia debida a un viaje a Italia que tenía comprometido meses atrás.

Hablar del puerto de Castellón es hablar de historia, de presente y de futuro. Con el inicio del pasado siglo se hizo realidad el puerto de Castellón, un proyecto por el que la sociedad castellonense había luchado durante años.

Desde 1917 el faro que tengo amis espaldas, fue testigo, desde el dique de levante, del tráfico portuario castellonense.

Hoy este faro, que fue desmontado piedra a piedra para conservarlo, se encuentra en el muelle de costa. Es una de las múltiples transformaciones que ha sufrido el puerto para hacerlo mas grande y mas funcional.

En el año 1995 el puerto de Castellón ocupaba el puesto 15 en tráfico portuario entre los 28 puertos de interés general. Hoy, veinte años después, podemos decir con orgullo que ocupa el décimo lugar, está en el Top-10 de los puertos españoles.

Pero no solo está en el Top-10 en el tráfico total de toneladas movidas, también lo está en graneles sólidos, en graneles líquidos, en contenedores y en mercancía general. Es uno de los tres puertos españoles que está en el Top-10 en las cinco clasificaciones, y esto se debe principalmente a tres factores:

- En primer lugar a que en esta dura crisis, con el esfuerzo de empresarios y trabajadores, las empresas castellonenses y las del hinterland mas próximo, han reaccionado ganando competitividad e incrementando notablemente las exportaciones.
- En segundo lugar a que el plan estratégico del puerto de Castellón apostó por incrementar la competitividad del puerto y por la diversificación, que aumenta considerablemente la sostenibilidad.
- Y en tercer lugar al proceso de planificación y ampliación del puerto llevada a cabo de 2002 a 2012, que comportó el incremento de la superficie portuaria, de la longitud de los muelles y aumentó el calado hasta situarlo en 16 metros.

Esta ampliación era necesaria.

Sin ella el puerto de Castellón estaría languideciendo.

Se hizo con una adecuada delimitación de los espacios y usos portuarios.

Comportó una inversión de mas de 500 millones, de los que 320 fueron de capital privado, de empresarios y empresarias valientes que apostaron por este puerto, algunos están hoy entre nosotros.

También comportó una inversión de la autoridad portuaria que acabó con sus remanentes e implicó su endeudamiento que, a cierre de 2014 era de mas de 78 millones, tres veces y media nuestro presupuesto anual.

Además el endeudamiento a corto tiene como consecuencia un indeseable fondo de maniobra negativo, y parte de la deuda a largo tiene periodos de amortización demasiado cortos y unos intereses demasiado elevados para los tiempos actuales.

Como consecuencia, el presupuesto del pasado año tuvo que dedicar un 42% de los ingresos al servicio de la deuda lo cual estrangula la capacidad inversora.

Es pues urgente una reestructuración de la deuda de esta autoridad portuaria que abarate su coste, permita tener un fondo de maniobra positivo, y permita compatibilizar el pago de la deuda y la disposición de recursos para afrontar las necesarias inversiones que debemos acometer.

Agradezco al Presidente de Puertos del Estado el préstamo del Banco Europeo de Inversiones que a 31 de diciembre nos permitirá dar el primer paso reestructurando 6 millones de la deuda, pero necesitamos reestructurar mucho más y en ello estamos trabajando.

Presidente, si toda nuestra deuda estuviera en las mismas condiciones que este préstamo del BEI, en 2014 hubiéramos dedicado 5,5 millones menos al servicio de la deuda.

Esta cantidad podría haberse dedicado a inversiones, que crean oportunidades y puestos de trabajo, a rebaja de tarifas, para ganar competitividad, o a amortizaciones. Por tanto todos entenderán el empeño en la reestructuración de la deuda.

Este puerto tiene muchos más asuntos importantes que resolver además del de la reestructuración. En un mundo globalizado como el que vivimos, mantener o aumentar la competitividad es clave para no quedarse fuera del mercado. La competitividad del puerto depende de factores externos e internos. Entre los externos cabe destacar dos en los que este puerto está en clara desventaja respecto a otros puertos, incluso respecto a otros que se sitúan por muy detrás en el ranking portuario.

Me refiero a los accesos terrestres y a servicios que dependen de la Administración General del Estado, aunque no del Ministerio de Fomento.

Un asunto urgente e importante es resolver los accesos terrestres a la dársena sur, tanto viarios como ferroviarios.

No podemos perder mas tiempo para disponer de ellos porque ya se han retrasado demasiado.

Otros puertos los tienen ya construidos y el nuestro está en notable desventaja. Castellón no puede ser menos que los demás y se merece esos accesos tras el gran esfuerzo económico que ha supuesto la ampliación para empresarios y para la Autoridad Portuaria.

No disponer de los accesos terrestres adecuados, en especial del acceso ferroviario, es una losa sobre la competitividad del puerto. El puerto de Castellón tiene que estar conectado con el corredor mediterráneo de mercancías cuanto antes.

Actualmente está pendiente de licitación el proyecto constructivo del acceso ferroviario y en el tiempo previsto para su ejecución tenemos que encontrar las fuentes de financiación para licitar el acceso cuanto antes. Sé que es un tema que le ocupa y le preocupa al Presidente de Puertos del Estado y estoy seguro que contaremos con su ayuda y con su complicidad para involucrar las fuentes de financiación que sean necesarias.

Mientras tanto no vamos a estar parados, construiremos la conexión ferroviaria entre las dos dársenas, con un puente retráctil, para garantizar que los futuros accesos conecten con la totalidad del puerto.

Otro asunto importante por resolver y que también lastra la competitividad del puerto, es que contamos con una aduana y con un punto de inspección fronteriza que disponen de insuficientes efectivos y medios y que tienen un horario inadecuado para el tráfico portuario y para las necesidades de las empresas.

Afortunadamente los pocos funcionarios de los Ministerios que hay en aduana y en el PIF logran, con su esfuerzo, diligencia y dedicación, contrarrestar, en parte, esta situación.

Pero el puerto no puede estar con esa precariedad ni con esos servicios reducidos, máxime cuando otros puertos con mucho menor tráfico que el nuestro tienen mayores dotaciones y horarios más amplios. Estos son temas que ya he trasladado telefónicamente al subdelegado del Gobierno, que espero tratar próximamente con él y si es necesario, elevarlos al nivel que haga falta.

Pero la competitividad del puerto también depende de factores internos. Por ello la Autoridad Portuaria desarrollará una gestión interna orientada a garantizar la competitividad del puerto, **con una mejora permanente de la eficiencia**, con rebaja de tasas a medida que sea asumible, y **con una mejora continua de la calidad de los servicios que se prestan**, tanto comerciales como portuarios. Hay que adaptarlos a las necesidades cambiantes de las empresas, y en particular de sectores empresariales importantes como el cerámico, el energético y el agroalimentario. Y me comprometo a hacer esa gestión con luces largas, para ver más allá de la autoridad portuaria, del propio puerto y del momento en el que estamos.

Tenemos que ser conscientes que la competencia por captar y consolidar tráficos se hace cada vez mas entre cadenas logísticas que entre Autoridades Portuarias.

Una Autoridad Portuaria es un eslabón de la cadena, un eslabón muy importante, pero lo realmente importante es la cadena. Y la mayor parte de la cadena está compuesta por lo que conocemos como comunidad portuaria, un conjunto de personas, empresas e instituciones muy amplio y diverso, que colaboran y compiten.

Solo con una Comunidad Portuaria cohesionada, que comparta objetivos, que sea corresponsable, se garantizan cadenas logísticas competitivas.

Por ello mi empeño será fortalecer la comunidad portuaria y lo haremos con el diálogo permanente y el consenso en la toma de decisiones.

Sé que tenemos una buena Comunidad Portuaria, lo he constatado estas últimas semanas, pero entre todos la seguiremos haciendo mejor día a día, mas fuerte, unida y empática, porque en ello nos va gran parte del futuro.

Las luces largas en mi gestión en este puerto no se circunscribirán a la Comunidad Portuaria. El objetivo no ha de ser sólo incrementar tráfico portuario sino también incrementarlo contribuyendo al desarrollo de tejido empresarial y puestos de trabajo con las oportunidades del puerto y su entorno, unas ubicaciones que ofrecen ventajas competitivas a las empresas que importan y exportan.

Hemos de conseguir que el puerto de Castellón sea mucho mas que un puerto.

Ha de convertirse en el núcleo de una verdadera plataforma logística – objetivo central del plan estratégico-, con centros de distribución y de producción industrial, como sucede en los puertos mas avanzados de Europa o Estados Unidos, y como sucede en algunos puertos españoles.

Tenemos ya un importante núcleo en el polígono energético del Serrallo y en algunas industrias ubicadas en el dominio portuario. Contamos también con la oportunidad que supone el suelo por concesionar de la dársena sur, donde pueden ubicarse empresas industriales o logísticas que, además de crear puestos de trabajo, tirarán del tráfico portuario.

Además, aunque quede fuera de las competencias de la Autoridad Portuaria, estaré siempre dispuesto a colaborar y a trabajar por los proyectos del entorno del puerto que vayan en el sentido mencionado.

El puerto de Castellón es el quinto de España en tráfico de Exportación e Importación.

Esto se debe principalmente a que las empresas Castellonenses ganan cuota de exportación año a año, pero también a que el puerto de Castellón gana cuota del mercado de exportación marítima.

Por poner un ejemplo, desde 2010 a 2014 el número de toneladas de exportación cerámica por el puerto de Castellón se ha duplicado y hemos pasado de tener una cuota del 33% de la exportación cerámica a un 46%.

Vamos a seguir en esta línea de crecimiento consiguiendo nuevas líneas regulares porque poder exportar por el puerto de Castellón supone ahorros y mayor competitividad a las empresas castellonenses.

Y para conseguirlo, así como para incrementar el casi irrelevante tráfico de cruceros, apostaré por reorganizar y reforzar el área de comercialización y marketing que tendrá que desarrollar una intensa y planificada labor.

Por último tenemos que conseguir un puerto que puedan disfrutarlo los castellonenses, especialmente los del Grao, y del que se sientan orgullosos.

Nuestro puerto perdió la barrera física que le separaba del Grao pero aun hay que superar una barrera psicológica con Castellón.

Para superarla quiero potenciar las relaciones con la UJI y con la ciudad de Castellón de la Plana, y especialmente con el Grao de Castellón. Es esencial convertir el puerto en un atractivo único para la ciudad, su ciudadanía y las empresas.

En esa línea, nuestro compromiso, recogido en el plan especial del puerto, es que en 2027 la zona del puerto situada en el muelle de levante, al norte de la dársena interior, se dedique a usos que permitirán una total integración puerto-ciudad. Para ello las instalaciones de la mencionada zona se irán trasladando paulatinamente a la dársena sur.

Para terminar quiero comprometerme con el desarrollo de la política portuaria de Puertos del Estado en Castellón, con lealtad. En mí, Sr. Presidente de Puertos del Estado, no encontrará sumisión ni entreguismos, pero siempre encontrará colaboración y lealtad institucional y personal.

Reivindicaré lo que es justo ante quien corresponda, porque este puerto tiene que ser tratado en todo como lo que es, el décimo puerto español, y en muchas cosas no lo está, pero siempre con una actitud constructiva y velando por los intereses del Puerto de Castellón. Siempre trabajaré con el máximo consenso de la comunidad portuaria y con el máximo apoyo social y empresarial.

Trabajaré permanentemente por conseguir, entre toda la comunidad portuaria, un puerto altamente competitivo, por tarifas, fiabilidad y calidad de servicio.

Un puerto que siga en la línea de diversificación como herramienta fundamental de crecimiento y sostenibilidad. Un puerto que responda a las necesidades de nuestras empresas, como las de los sectores energético, cerámico y agroalimentario, y que se asiente, con su entorno, como una gran plataforma logística.

Un puerto sostenible económicamente, seguro y respetuoso con el medio ambiente.

En definitiva, un puerto que sea referente en el mediterráneo y que contribuya a desarrollar la economía castellonense y a crear puestos de trabajo.

El puerto que se merece Castellón, por el que tanto ha luchado, y el puerto que necesita el Castellón del futuro.

Gracias por su atención y por acompañarnos en este acto.