

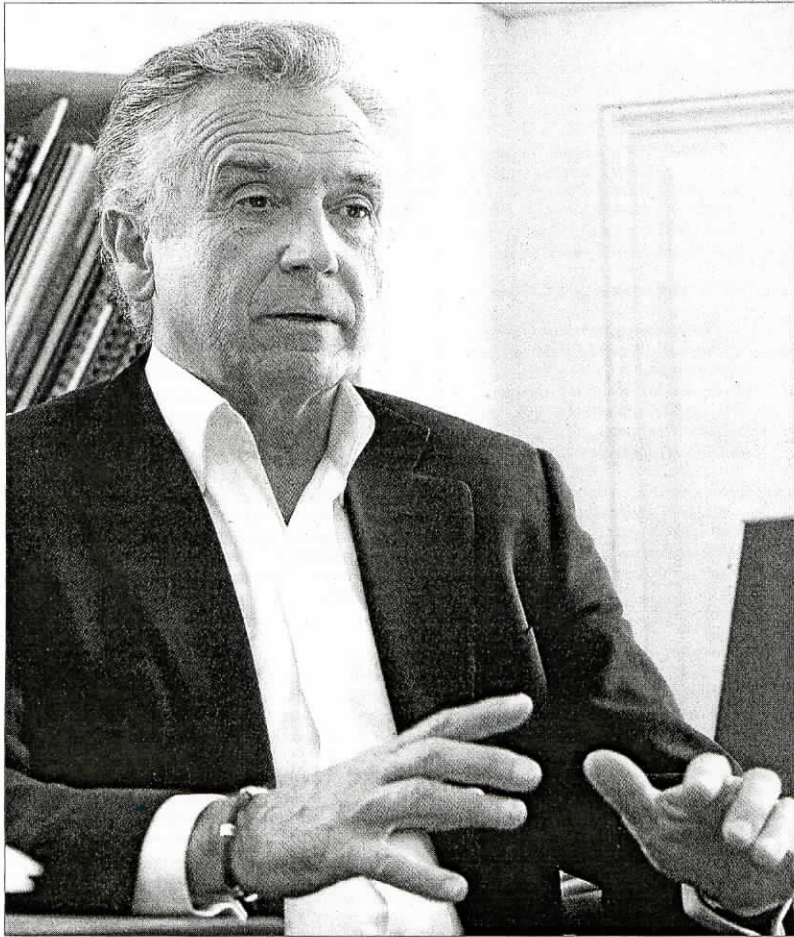
Málaga

PAULINO PLATA

PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE MÁLAGA

Ha sido consejero de Turismo, Cultura y de Agricultura y Pesca, bagaje que ahora quiere utilizar Paulino Plata para potenciar los tráficos del puerto de Málaga, que están en una situación crítica por la caída del comercio mundial debido a la crisis. Además, tiene entre manos un conflicto laboral enquistado con el encierro de un grupo de trabajadores y un plan de prejubilaciones para reducir la plantilla y costes

GREGORIO TORRES



El presidente de la Autoridad Portuaria, Paulino Plata, lleva seis meses en el cargo.

«Málaga tiene que ser la puerta de cruceros del sur de Europa»

► Plata insiste en la necesidad de recuperar la base de cruceros de las grandes compañías ► Thomson operará tres cruceros con base en Málaga en 2014

Miguel Ferrary
MÁLAGA

@miguelFerrary



■ Seis meses después de su nombramiento como presidente de la Autoridad Portuaria, Paulino Plata ya tiene muy definidas sus líneas de trabajo, que pasan por mejorar la gestión de las instalaciones portuarias, construidas en los últimos años. Cruceros, mercancías y explotación comercial del suelo son las tres líneas de trabajo marcadas, a las que se unirá en breve la reducción de costes.

❑ **¿Qué balance hace de estos primeros meses en la presidencia del puerto?**

❑ El puerto es una infraestructura muy interesante y muy valiosa que tiene Málaga, y que tiene Andalucía en su conjunto, porque sirve a un hinterland bastante amplio que necesita, sobre todo, gestión. Se han hecho unas ampliaciones históricas en la superficie operativa del puerto, que han sido decisiones acertadas y que dan al puerto una gran capacidad para afrontar el futuro. Ahora falta sacarle partido.

❑ **¿Por qué no se ha conseguido aprovechar estas nuevas infraestructuras hasta ahora?**

❑ La llegada de la crisis ha coincidido con la finalización de estas infraestructuras y esto requiere de un proceso de ajuste, que es el que estamos llevando a cabo, y de una búsqueda de más actividad para conseguir nuevas fuentes de ingresos.

❑ **¿Con qué fuentes de ingresos puede contar el puerto para su desarrollo futuro?**

❑ Las tres grandes fuentes de ingresos del puerto son la gestión de su patrimonio, cuestión en la que yo creo que hay mucho que hacer; la actividad de los cruceros, en la que Málaga tiene un enorme potencial; e incrementar el movimiento de mercancías, tanto en contenedores como en graneles y que va a seguir teniendo mucha importancia en el futuro. Estamos en todo esto, intentando abordar esa mayor actividad del puerto y el mejor aprovechamiento del patrimonio del puerto.

❑ **En el aprovechamiento del patrimonio, el puerto no ha encontrado la respuesta que esperaba. El puerto deportivo de San Andrés y los atraques para yates del muelle 1 se han quedado en el aire.**

❑ El momento económico en el sector inmobiliario es muy complicado, y por lo tanto esos proyectos están condicionados a la realidad tan compleja y difícil que están pasando. No renunciamos a nada, pero es lógico que pase este período de dificultad para sacarle el mayor provecho posible a ese patrimonio que vamos a poner en juego.

❑ **En el caso concreto del puerto deportivo de San Andrés, se le han dado varias oportunidades a la concesionaria para iniciar la obra, pero sin respuesta. ¿Es interesante este proyecto para los inversores privados?**

❑ El puerto de Málaga es un puerto lleno de oportunidades, porque está dentro de la ciudad. De hecho, el puerto de San Andrés no sólo va a servir a los aficionados malagueños a la náutica, sino también a Madrid. Es un puerto que está muy cerca de la estación María Zambrano, es decir que un maridaje en dos horas y media está en su barco en San Andrés. Eso en España no lo puede ofrecer más que el puerto de Málaga. En mi opinión es el puerto de Madrid. Esa es una ventaja que me parece que puede permitirnos defender muy bien esa iniciativa y esa inversión.

❑ **No obstante, la concesión está en proceso de rescate. ¿La concesionaria todavía puede retomar el puerto de San Andrés?**

❑ Durante el proceso administrativo de ese rescate, que es muy largo, hay un período de tiempo en el que es posible reconsiderar el propio rescate, de manera que si se dan las circunstancias podremos hacerlo, pero es verdad que el tiempo pasa y que hay que presentar soluciones. Estamos abiertos a que nos las presenten.

❑ **¿Ha habido algún contacto en este sentido?**

❑ De manera oficial ninguno. Extraoficialmente ha llegado algún comentario, pero yo me atengo a la oficialidad.

❑ **Otro proyecto náutico que no arranca es la conversión del muelle 1 en atraque de grandes yates, tras quedarse desierto la convocatoria del concurso.**

❑ Creo que el proyecto para esa dársena debe ser mucho más ambicioso que el que se planteó en el concurso que quedó desierto. La dársena que hay es magnífica para que se puedan fondear yates y barcos de recreo de gran tamaño, por los calados que soporta y sus características. Tiene 13 hectáreas de superficie y Puerto Banús 10 hectáreas, por hacer una comparación. Creo que es una oportunidad fantástica para hacer un gran proyecto.

❑ **¿Cómo se podría hacer más ambicioso este proyecto?**

❑ Hay que corregir la agitación del agua dentro de la dársena, en lo que ya estamos trabajando. Es verdad que no podremos usar las 13 hectáreas, ya que una parte afectan al barco de Melilla y al atraque de cruceros en el muelle 2, pero más del 50% de este espacio se puede aprovechar para ubicar más de 500 barcos de recreo. Y esto no le plantearía competencia al puerto de San Andrés, ya que los barcos que pueden entrar en esta dársena son de características físicas distintas, al permitir más calado, tamaño, eslora... No hay ningún puerto en el Mediterráneo español que tenga la oportunidad de acoger yates y barcos de recreo de gran tamaño.

❑ **Otro gran proyecto, aunque en una fase muy embrionaria, es el hotel en el dique de Levante.**

❑ Este proyecto lo comparte el Ayuntamiento, que incluso tuvo una primera iniciativa en este sentido. Estamos interesados en desarrollarlo porque creo que nos ayudaría muchísimo a impulsarla

«Puertos parecidos tienen de 130 a 150 trabajadores, nosotros 180»

GESTIÓN INTERNA

Plata anuncia que propondrá un nuevo director para el puerto en diciembre y está a la espera de aplicar un plan de prejubilaciones para reducir la plantilla

❑ **Una de sus primeras actuaciones fue prescindir del antiguo director, pero todavía no ha nombrado a ninguno. ¿Cuándo se decidirá un nombre?**

❑ En el próximo Consejo de Administración, que se celebra en diciembre, presentaré una propuesta. Tengo considerando varios nombres, pero llevaré sólo uno, como es lógico.

❑ **Uno de los retos del director será el anunciado plan de prejubilaciones voluntarias. ¿Qué previsiones hay para aplicarlo?**

❑ Estamos intentando recibir el apoyo económico de Puertos del Estado para financiar los derechos de los trabajadores que quieran acogerse a un plan de prejubilaciones voluntarias y también traslados voluntarios. Estamos trabajando en el texto del acuerdo, y en el momento que lo tenga-

mos perfilado, hablaremos con los sindicatos y procederemos a tramitar esos documentos. Puede ser una solución, sin ningún tipo de trauma y sin atentar ni tocar el derecho de nadie, para hacer el ajuste de personal que necesita el puerto.

❑ **¿Tanto exceso de personal hay?**

❑ Puertos de tamaño parecido al de Málaga, y con una facturación y un presupuesto parecido tienen una plantilla de entre 130 y 150 trabajadores. Nosotros estamos en 180, es decir, por encima de ese rango.

❑ **Un grupo de trabajadores lleva más de 160 días encerrados en la sede de la Autoridad Portuaria. ¿Qué soluciones se han planteado?**

❑ Le enviamos por tercera vez a Puertos del Estado una carta pidiendo autorización para efectuar algunas contrataciones temporales para sustituir a personas que son liberados sindicales. Estoy esperando la respuesta, que podría solucionar la situación de los dos eventuales que siguen sin contrato. En relación al encierro, he propuesto ya en varias ocasiones que se trasladen a otro espacio porque aquí necesitamos esa sala para poder trabajar y recibir a nuestras visitas. Le hemos pedido que se trasladen a las dependencias sindicales que hay en el puerto, donde pueden mantener sus reivindicación.

► VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

actividad portuaria y sería una oportunidad extraordinaria para Málaga.

❑ **¿Se ha podido avanzar en algo sobre el hotel?**

❑ Lo importante es buscar inversores interesados en este desarrollo y creo que puede haberlos. Hay condiciones legales que dificultan mucho la inversión, sobre todo que, como sería una concesión, están limitadas a 35 años para este uso, y en ese marco no creo que encontremos ningún inversor si no hay otros elementos que hagan más atractiva la inversión. Esto se podría resolver si se modifica la ley para que se pueda ampliar el período concesional.

❑ **La afluencia de cruceiros ha caído este año y no remontará mucho en 2014. ¿Se puede revertir la tendencia?**

❑ La bajada de cruceiros y cruceiristas viene porque un barco de Royal Caribbean dejó de utilizar Málaga como puerto base. Al parecer cayó el mercado nacional del que se nutría y no le salían los números. Es nuestra obligación, y la de todas las instituciones, cuidar el mercado nacional porque ésa es la aportación que nos exigen las compañías. El mercado nacional de cruceiros para Málaga es todo el conjunto nacional, pero particularmente Madrid, que es donde tenemos que concentrar nuestro mayor esfuerzo promocional. Ya estamos trabajando en esto con Turismo Andaluz y con el Patronato de Turismo de la Costa del Sol. Vamos a presentar ese plan de promoción de Málaga como puerto base a las navieras. Creo que esto es clave y Madrid tiene suficiente capacidad para cubrir ese porcentaje de pasajeros nacionales que piden las navieras para po-

sicionar aquí sus barcos.

❑ **¿Tan importante es el segmento de cruceiros?**

❑ Fijate que el crucero le da vida al aeropuerto y a la ciudad. Recientemente hemos presentado una propuesta de Thomson para utilizar la terminal de Málaga como puerto base para tres tipos de cruceiros, dos que irían hacia el Mediterráneo y uno hacia el Atlántico, que estarían enfocadas sobre todo para el mercado británico. Esto supone que el puerto va a permitir que aumente el tráfico de pasajeros en el aeropuerto, ya que más del 70% de los que embarquen en Málaga vienen a través del aeropuerto, lo que es fundamental, porque mueve la economía. A esto hay que sumar que muchos de esos cruceiristas pernoctan la noche anterior o incluso se quedan algún día más en la ciudad. Por ejemplo, Thomson ofrece el vuelo, el crucero y la estancia en Málaga.

❑ **¿Esta operación con Thomson es para 2014?**

❑ Están empezando para 2014, año en el que también vamos a tener alguna operativa muy importante y singular en España, que no se ha hecho antes y en coordinación con el aeropuerto. Vamos a mover como mínimo siete vuelos charter con 1.500 pasajeros y con 3.000 maletas en solo tres horas. No hay antecedentes de esto en nuestro país y esa es una de las fortalezas que queremos presentar. Málaga tiene que ser la puerta de los cruceiros del sur de Europa.

❑ **¿Cuál es la línea a seguir para avanzar por esta idea?**

❑ Tenemos que estar en esa misma estrategia el puerto, el aeropuerto y las instituciones, apoyando con promoción esta iniciativa. Esta sería la clave, y confío que podamos avanzar mucho en este

sentido. Estamos preparando un documento para llevarlo a las compañías navieras más importantes, para que vean que Málaga es una magnífica oportunidad para crecer. Esto beneficiaría mucho a la ciudad por que el crucero se desarrolla fundamentalmente en otoño, invierno y primavera.

❑ **¿Qué posibilidad hay de incorporar una nueva línea de contenedores en Málaga?**

❑ Colaboramos junto a Noatum -que opera la terminal de contenedores- para captar una compañía que opere de manera regular en Málaga. Tenemos la mejor actitud para buscar esas nuevas compañías.

❑ **¿Cuál es el problema? ¿Por qué no se captan tráfico?**

❑ El Estrecho de Gibraltar es un lugar estratégico y, después del Canal de la Mancha, el de mayor tráfico de mercancías del mundo. Por aquí pasan cada año 130.000 buques y muchos de ellos vienen a dejar sus mercancías, pero hay dos gigantes que son Algeciras y Tánger, y nosotros lo que estamos planteando es ser el vaso de expansión de estos grandes puertos. Creo que vamos a tener oportunidades, porque hay un nivel muy importante de saturación.

❑ **¿Qué expectativas hay sobre el tráfico de graneles?**

❑ La plataforma logística de Antequera será una magnífica oportunidad para impulsar la actividad comercial del puerto. Éramos un puerto centrado en la importación de materiales para la construcción, y al caer el sector, esta actividad desapareció. Ahora en cambio se está produciendo un flujo exportador de cemento y que estamos apoyando desde el puerto. También se retoman actividades como la importación de oleaginosas.