

Proposición no de Ley sobre la creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote (Islas Canarias)

Julio de 2005

“Este volumen de tráfico sitúa al Puerto de Arrecife al mismo nivel que numerosos puertos de interés general, lo que subraya su importancia como infraestructura de transporte y plantea la necesidad de considerarlo como un recurso específico, que requiere un tratamiento específico, y no como una simple instalación subsidiaria de otras de mayor relieve, como las de Las Palmas, en cuya Autoridad Portuaria esta integrada.”

(Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Arrecife, página 68. Autoridad Portuaria de Las Palmas. En tramitación)

ÍNDICE:

	<u>Página:</u>
1. INTRODUCCIÓN	2
2. POR QUÉ AUTORIDAD PORTUARIA DE LANZAROTE	3
3. DESCRIPCIÓN DEL PUERTO DE ARRECIFE	4
4. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA	5
5. TRÁFICO PORTUARIO: UN PUERTO PUNTERO EN ESPAÑA	6
6. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO, AL ALZA	12
7. LANZAROTE, CRECIMIENTO ECONÓMICO EXPONENCIAL	16
8. HECHO INSULAR Y ESTATUTO DE AUTONOMÍA	19
9. DÉFICIT EN MATERIA DE INVERSIONES	20
10. BASE LEGAL: EL ANTECEDENTE DE MOTRIL (GRANADA)	23
11. TEXTO DE LA PROPOSICIÓN NO DE LEY	24

1. INTRODUCCIÓN.

En la actualidad, **el Puerto de Arrecife está integrado en la Autoridad Portuaria de Las Palmas.**

No obstante, *“Por su tonelaje total, Arrecife se sitúa al mismo nivel que numerosos puertos de interés general, lo que subraya su importancia como infraestructura de transporte y plantea la necesidad de considerarla como un recurso específico y no como una simple instalación subsidiaria de otras de mayor relieve.”*¹

Junto a la que se inserta en la primera página de este documento, seguramente esta frase (entresacada de las conclusiones que se extraen del análisis de la estructura del tráfico del Puerto de Arrecife) ilustra mejor que ninguna otra la necesidad objetiva que tiene el Puerto de Arrecife de autogestionarse, dejando así de depender de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, como viene reconociendo este organismo desde hace una década: en el Plan Especial del Puerto de Arrecife que redactó a mediados de los años 90 del siglo pasado (y que no prosperó) y en el nuevo Plan Especial, actualmente en fase de tramitación.

Este planteamiento enlaza con el que, desde hace al menos un lustro, vienen formulando las principales instituciones públicas, prácticamente todos partidos políticos y las organizaciones empresariales y sociales más representativas de la isla de Lanzarote. Estas vienen reclamando una Autoridad Portuaria propia para el Puerto de Arrecife, dejando así de depender orgánica y funcionalmente del Puerto de Las Palmas de Gran Canaria.

Tratándose de una instalación estratégica y ofreciendo enormes potencialidades para el desarrollo económico insular, no se comprende que a día de hoy no cuente con su propia Autoridad Portuaria.

Por eso surge esta **Proposición no de Ley para la creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote**, trámite que compete al Congreso de los Diputados y al Ministerio de Fomento.

¹ Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Arrecife, página 73 (en fase de tramitación). Autoridad Portuaria de Las Palmas.

2. ¿POR QUÉ AUTORIDAD PORTUARIA DE LANZAROTE?

Aunque lo apropiado sería que la Proposición no de Ley se titulase “sobre la creación de la Autoridad Portuaria de *Arrecife*”, se considera que aunque el puerto principal de la isla de Lanzarote se localiza en el municipio y en la ciudad de Arrecife (capital insular), no obstante **se trata de un Puerto de Interés General del Estado que presta servicios a toda la isla de Lanzarote.**

Por el Puerto de Arrecife entra casi el 100% de los bienes de producción y de consumo que Lanzarote precisa para atender las necesidades de la población y de las empresas, al tratarse de una isla con un sector primario e industrial muy reducidos, lo que la hacen fuertemente dependiente del exterior. Es decir, aunque el Puerto principal se encuentra en la capital insular, **realmente es el Puerto principal de Lanzarote** (de igual forma que aunque el Aeropuerto se ubica en el municipio de San Bartolomé, es realmente el Aeropuerto de Lanzarote).

De otra parte, una eventual creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote facilitaría en el futuro que otros puertos lanzaroteños pudieran adscribirse a este organismo, si así se decidiera.

De ahí que se proponga que su nombre y ámbito territorial se identifique con el de la isla de Lanzarote, y que lleve por título: ***“Proposición no de Ley sobre la creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote”***.

3. DESCRIPCIÓN DEL PUERTO DE ARRECIFE.

En su configuración y ubicación actuales, el Puerto de Arrecife entró en funcionamiento en 1959 al ser operativo el Muelle de Los Mármoles después de varios años de construcción. Más tarde, en 1968, culminó el dique de Naos y un año después la ampliación del Muelle de Los Mármoles.

A principios de los años 80 del siglo pasado se construyó el Muelle de Transbordadores (conocido como Muelle de Contenedores), conformando, junto a las antedichas, las piezas básicas de la estructura portuaria de Arrecife.

La Zona de Servicio del Puerto de Arrecife tiene una superficie de 556.831 metros cuadrados (más de 50 hectáreas) y una longitud de zona de costa de más de 18 kilómetros, de los que sólo 3,7 kilómetros son muelles; el 54,4% es costa baja, utilizada tradicionalmente para el fondeo de embarcaciones náutico-deportivas y de pesca.

Un total de 4,5 kilómetros de longitud está formado por muros y obras de defensa.

Sólo el Muelle de Contenedores y el de Los Mármoles cuentan con calados superiores a los 8 metros.

En más de un 40%, la Zona de Servicio está rodeada por zonas urbanas densas y la mayor parte del resto por zonas industriales en rápida expansión. De ahí que uno de los mayores desafíos actuales del Puerto de Arrecife consista en su adecuada inserción con la estructura urbana.

4. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA.

La iniciativa se justifica ampliamente en los epígrafes que siguen a continuación, en los que se exponen:

- El importante tráfico portuario del Puerto de Arrecife, superior a muchos Puertos de Interés General del Estado que sí cuentan con Autoridad Portuaria propia (epígrafe nº 5).
- La evolución y tendencias del tráfico portuario, que se esperan siga creciendo una tasa acumulativa superior a la media estatal (epígrafe nº 6).
- El fortísimo crecimiento económico que viene registrando la isla de Lanzarote, haciendo crecer paralelamente las importaciones por vía marítima y las necesidades portuarias (epígrafe nº 7).
- Es una realidad que el Puerto de Arrecife se encuentra en una isla que forma parte de un Archipiélago alejado del territorio peninsular español y del territorio continental de la Unión Europea. El hecho insular y la caduca división en provincias aplicada al Archipiélago canario (que se exponen en el epígrafe nº 8), requiere un tratamiento diferenciado.
- Unido a los dos puntos anteriores, la inexistencia de una Autoridad Portuaria propia viene dificultando tanto la asignación de inversiones como el propio desarrollo del Puerto de Arrecife, obstaculizando el adecuado desarrollo económico y social de la isla (epígrafe nº 9).
- Por último, existen dos casos al que podría asimilarse la presente propuesta. El ejemplo de Avilés es un clásico al que se ha sumado recientemente el Puerto de Motril, en Granada (epígrafe nº 11).

A pesar de ello, se quiere subrayar que el tráfico portuario en el Puerto de Arrecife viene creciendo a una tasa anual superior al 10% en los últimos diez años, al triple que la media de todos los puertos estatales de interés general.

De otra parte, si los Puertos de Arrecife, Puerto del Rosario y Las Palmas de Gran Canaria entraran en competencia mediante gestiones diferenciadas, podría redundar en beneficio de todos ellos, dentro de una estrategia común.

Finalmente, dado que Lanzarote se ha especializado en el turismo, se hace preciso favorecer la diversificación de la economía impulsando actividades diversas, entre las que sobresale la conversión del Puerto de Arrecife en un sector de desarrollo a través de su reinserción en los circuitos internacionales de la navegación comercial.

5. TRÁFICO PORTUARIO ²: UN PUERTO PUNTERO EN ESPAÑA.

A pesar de carecer de una Autoridad Portuaria propia, por su tráfico portuario el **Puerto de Arrecife ocupa la zona media en el ranking de los puertos españoles de interés general del Estado, situándose por encima de muchos puertos que sí cuentan con una Autoridad Portuaria propia.**

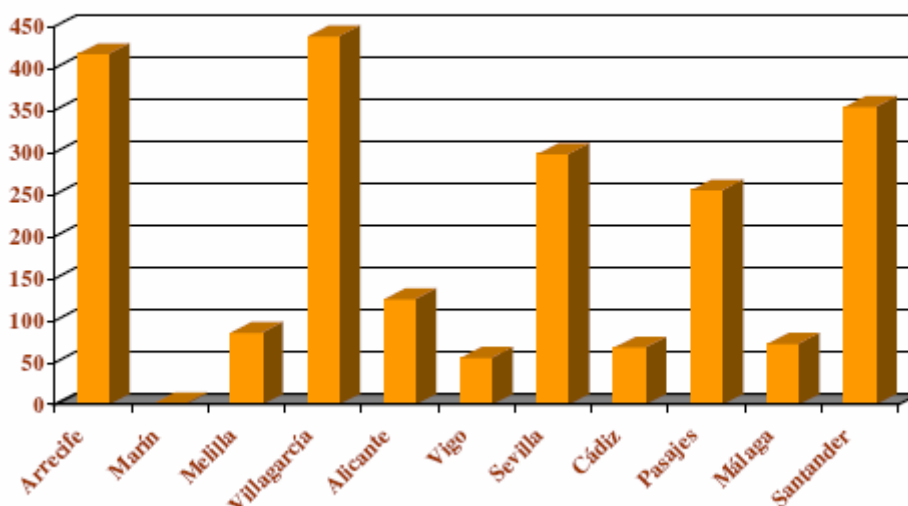
El movimiento comercial a través del puerto de Arrecife presenta la siguiente estructura en su tráfico portuario:

- Un tráfico portuario relevante.
- Cierta equilibrio entre las mercancías descargadas.
- Elevada presencia de tráfico roll-on / roll-off.
- Un tráfico básicamente descargador y de cabotaje.
- Presencia de la pesca y auge de la utilización deportiva.

5.1. Un tráfico portuario relevante.

El Puerto de Arrecife movió en 2003 más tonelaje de mercancías que Melilla o Villagarcía de Arosa, dos puertos estatales dotados de una estructura organizativa propia. En lo referente a graneles líquidos, superó también a Cádiz, Marín, Málaga, Pasajes, Santander y Sevilla.

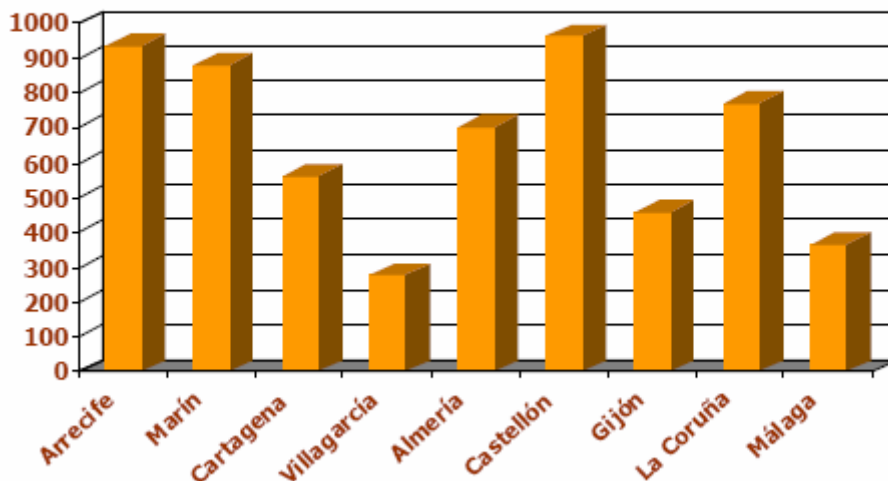
Graneles líquidos, en Tmx1.000, 2003



² Datos sacados del Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de Arrecife, en fase de tramitación, redactado por la propia Autoridad Portuaria de Las Palmas, páginas 66 a 73.

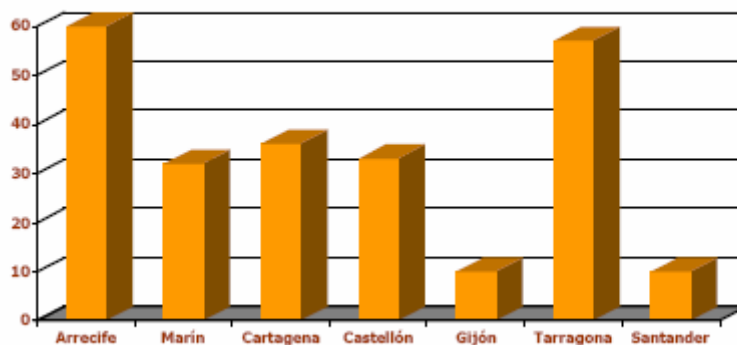
En cuanto a mercancía general, el Puerto de Arrecife se situó por encima de 11 puertos del Estado, entre ellos Almería, Cartagena, Castellón, Gijón, Huelva, La Coruña, Málaga o Pontevedra.

Mercancía general, en miles de Tm, 2003



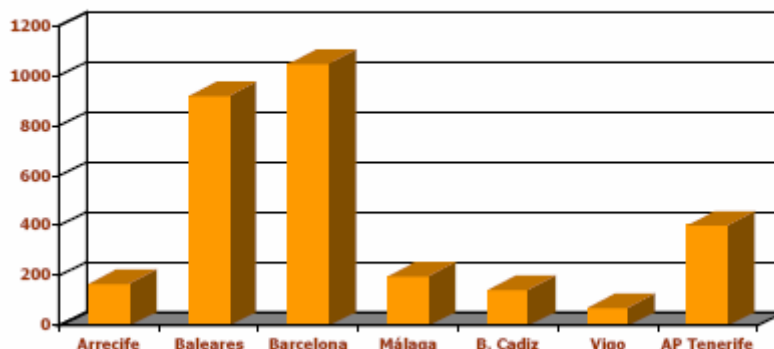
En lo relativo a contenedores, el volumen total del Puerto de Arrecife superó a los de Almería, Avilés, Cartagena, Castellón, Ceuta, Gijón, Huelva, La Coruña, Málaga, Pontevedra, Melilla, Pasajes, Santander o Tarragona.

Contenedores, en miles, 2003, nº 12



Finalmente, Arrecife ocuparía el puesto número 12 entre todos los puertos españoles por movimiento de pasajeros.

Pasajeros en cruceros, en miles, 2003, nº 5



Este volumen de tráfico sitúa al Puerto de Arrecife al mismo nivel que numerosos puertos de interés general, lo que subraya su importancia como infraestructura de transporte y plantea la necesidad de considerarlo como un recurso específico, que requiere un tratamiento específico, y no como una simple instalación subsidiaria de otras de mayor relieve, como las de Las Palmas, en cuya Autoridad Portuaria esta integrada.

5.2. Cierta equilibrio entre diversos tipos de mercancías descargadas.

Este equilibrio se manifiesta en la estructura de sus tráficos de 2003, entre los que destaca la mercancía general, con más de la mitad del tonelaje, pero en la que adquieren una importancia considerable los graneles líquidos, más del 25% del total, y en el que alcanzan porcentajes relevantes, los graneles sólidos, con el 15,1%.

El relativo equilibrio entre tipos de mercancías, que puede considerarse un rasgo positivo del puerto al reflejar una demanda diversificada de servicios portuarios (lo que parece auspiciar una mayor estabilidad en el largo plazo), introduce sin embargo una mayor complejidad técnica, exigiendo variadas instalaciones y mejores métodos de gestión.

A la presencia de una cierta diversidad de mercancías, hay que añadir en Arrecife la importancia que ha ido adquiriendo el tráfico de pasajeros, en sus dos vertientes: los pasajeros de las líneas regulares de ferry, que la conectan con las otras islas del Archipiélago canario, y los pasajeros en barcos de crucero, que realizan estancias en el puerto.

ESTRUCTURA DEL TRÁFICO PUERTO DE ARRECIFE, 2003		
Tipo	Toneladas	%
Graneles líquidos	417.563	25,7
Graneles sólidos	245.712	15,1
Mercancía general	938.594	57,8
Avituallamiento	22.262	1,4
Total	1.624.131	100,00

Fuente: Memoria Puerto de Las Palmas

5.3. Elevada presencia de tráfico roll-on / roll-off.

En 2003, más del 51% de la mercancía general descargada en Arrecife lo fue mediante el sistema ro-ro, es decir transportada sobre plataformas rodantes. Un porcentaje considerablemente más elevado que el del conjunto de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (19,6%) o el del total de puertos nacionales (22,0).

La importancia de este medio esta justificada en Arrecife por su carácter de puerto insular de abastecimiento desde las islas próximas, en particular desde Gran Canaria, y por la importante dispersión de los lugares de destino de las mercancías en la propia isla. Mediante plataformas rodantes, las mercancías salen del puerto directamente hacia los almacenes de destino, sin acumularse en el puerto, para, desde allí, ser distribuidas.

La elevada proporción de mercancías que utilizan medios rodados para el transporte marítimo generan necesidades específicas al puerto, fundamentalmente, amplias superficies de aparcamientos para espera y buenas conexiones con la red de carreteras.

5.4. Un tráfico básicamente descargador y de cabotaje.

Del total del tráfico de mercancías movido por el Puerto de Arrecife en 2003, el 86,7% lo fue en régimen de descarga y un porcentaje todavía superior, el 94,9%, provenía de puertos nacionales.

DISTRIBUCIÓN CABOTAJE/EXTERIOR PUERTO DE ARRECIFE, 2003		
	Toneladas	%
Cabotaje	1.107.261	94,9
Exterior	58.370	5,1
Total	1.166.705	100,0

DISTRIBUCIÓN CARGAS/DESCARGAS PUERTO DE ARRECIFE, 2003		
	Toneladas	%
Descargadas	1.388.279	86,7
Cargadas	213.586	13,3
Total	1.601865	100,0

Estas proporciones se alejan considerablemente del perfil de los puertos españoles con un 69,3 % de descargas y un 75% de tráfico exterior, e, incluso, de los datos globales de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, con un 63,9% de descargas y un 41% de tráfico exterior. En realidad, reflejan, por un lado, el carácter abastecedor de la Isla que tiene el Puerto de Arrecife: la función de puerta de entrada de mercancías que cumple para Lanzarote.

El carácter abastecedor que tiene el Puerto de Arrecife le confiere un alto valor estratégico para la economía de la isla que, basada fundamentalmente en el turismo, precisa de buenas infraestructuras de conexión con el exterior para la entrada y salida de personas y mercancías. Una función que cumplen, complementariamente, el puerto y el aeropuerto, y que justificaría la localización en el entorno del Puerto de Arrecife de una base logística de distribución de mercancías, así como de un centro de recepción de visitantes.

En los últimos años, parece haberse agudizado en Arrecife la relación con puertos nacionales y descendido el porcentaje de mercancías

en comercio exterior, por lo que el puerto habría pasado a situarse en el grupo de los menos internacionales del Archipiélago, alejándose de los puertos cabeceras de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, así como de la media nacional.

De la misma manera, y aunque el conjunto de los puertos estatales tienen, también, un marcado carácter descargador, Arrecife destaca como el puerto con más desequilibrio en este sentido dentro de los puertos del Archipiélago. En cuanto al tipo de mercancías movidas en Arrecife, su perfil muestra el carácter mayoritariamente abastecedor de la isla que tiene la infraestructura, destacando sobre todo los combustibles refinados (gasolina, fuel-oil y gas-oil), que suponen más del 25% del tonelaje, y los materiales de construcción que alcanzaron casi el 13%.

5.5. Presencia de la pesca y auge de la utilización deportiva.

Debe reseñarse que la pesca, tradicionalmente de una gran importancia en Arrecife por su proximidad al banco pesquero sahariano, mantiene una cierta presencia en el puerto, tanto en la modalidad fresca, como en la congelada.

En cuanto a la utilización náutico-deportiva, aunque sin datos precisos sobre su evolución, se detecta una mayor presencia de embarcaciones fondeadas en diversos lugares de la Zona de Servicio y una cierta demanda para la construcción de pantalanes y otras instalaciones.

6. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO.

Visto anteriormente la estructura del tráfico portuario en Arrecife, conviene analizar ahora la evolución de los tráficos portuarios, una evolución en la que se detectan los siguientes rasgos:

- Crecimiento sostenido de todos los tráficos.
- Acelerado crecimiento de los cruceros turísticos.
- Agudización del desequilibrio entre carga y descarga.

6.1. Crecimiento sostenido de todos los tráficos.

En los 10 años transcurridos entre 1992 y 2002, el tonelaje global del tráfico portuario en el Puerto de Arrecife ha experimentado un crecimiento superior al 120%, la que supone una tasa acumulativa anual próxima al 10%.

El crecimiento relativo del tráfico en Arrecife ha sido netamente superior al experimentado en el mismo período por el conjunto de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, que no llegó al 90%, y muy superior a la tasa de evolución del tonelaje del conjunto de los puertos españoles, que se situó en el 43,4%.

La evolución del tonelaje del Puerto de Arrecife es, sin duda, importante y se debe al incremento que han sufrido en los últimos años el movimiento de todos los tipos de mercancías, graneles líquidos, sólidos y mercancía general, algo más marcado en esta última, lo que parece reflejar un cierto equilibrio en el crecimiento, mientras descienden la pesca y, tras una importante subida, se estanca en los últimos años el avituallamiento.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN EL PUERTO DE ARRECIFE (1992-2003, en toneladas)

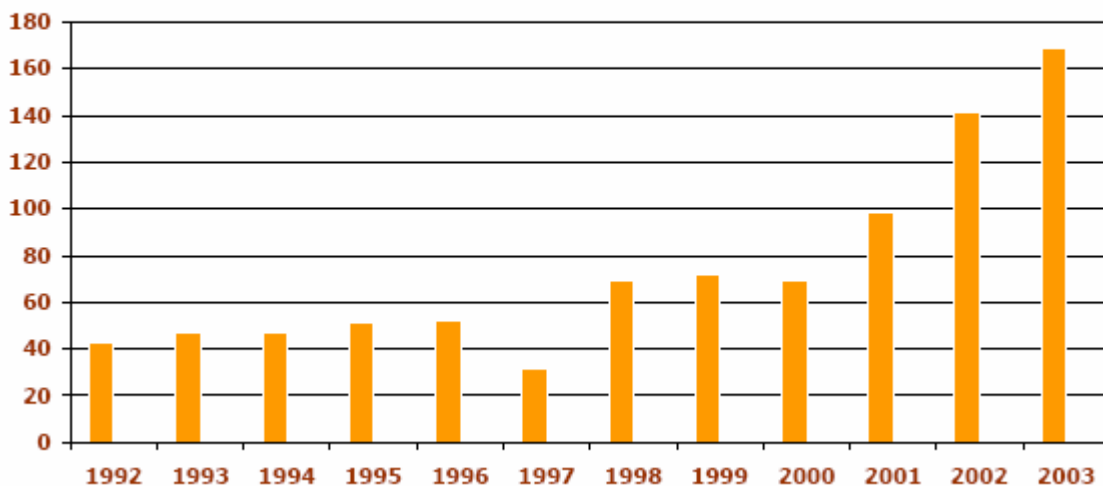
<i>Tipo de Tráfico</i>	<i>1992</i>	<i>2003</i>	<i>2003/1992</i>
Tráfico total	685.354	1.601.869	2,33
Graneles líquidos	210.524	417.563	1,98
Graneles sólidos	100.332	245.712	2,45
Mercancía general	374.498	938.594	2,51
Pesca congelada	8.276	4.507	0,54
Pesca fresca	55.434	1.656	0,03
Avituallamiento	33.370	22.894	0,68

6.2. Acelerado crecimiento de las visitas de cruceros turísticos.

En la última década y, sobre todo, en los cuatro últimos años, la presencia de cruceros turísticos en el Puerto de Arrecife se ha visto multiplicada. El número de pasajeros que han llegado al Puerto en 2003 (168.890), es una cifra casi cuatro veces mayor que la de 1992, lo que supone un crecimiento espectacular.

Los 69.815 pasajeros movidos en 2003, más los 168.980 que visitaron el puerto en barcos de cruceros (204.877 en 2004), dan buena prueba de la importancia de este tráfico. Debe subrayarse que **Arrecife, es el 5º puerto de España en número total de pasajeros en cruceros, con un movimiento sólo superado por Baleares (AP), Barcelona, Málaga y Santa Cruz de Tenerife (AP), y el 2º de Canarias.**

Pasajeros en cruceros, varios años, en miles



De hecho, como puede verse en la tabla adjunta, el número de pasajeros en cruceros ha superado ampliamente al de ferry, que conoce un estancamiento o ligero retroceso en los últimos años, probablemente como consecuencia de la competencia del Aeropuerto de Lanzarote, el 11º del país.

El importante crecimiento de los pasajeros en cruceros, cuyo desarrollo futuro parece además muy probable, confirma la conveniencia de dotarle de las instalaciones e infraestructuras necesarias para albergar los servicios que esta función puede requerir y de concentrar en su entorno otros servicios y equipamientos con los que puedan generarse sinergias de interés.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS

Puerto de Arrecife 1992-2003

<i>Año</i>	<i>Pasajeros en cruceros</i>		<i>Pasajeros en ferry</i>	
	<i>Número</i>	<i>% s. 1992</i>	<i>Número</i>	<i>% s. 1992</i>
1992	42.919	100	33.172	100
1993	46.811	109	23.007	69
1994	47.308	110	38.405	115
1995	51.509	120	43.896	132
1996	51.774	120	74.232	223
1997	31.420	73	86.393	260
1998	69.149	161	95.393	287
1999	71.552	166	74.585	224
2000	69.407	161	87.607	264
2001	98.677	229	72.959	219
2002	141.165	328	72.256	232
2003	168.980	393	69.815	210

El desarrollo del puerto de cruceros con instalaciones adecuadas, puede colaborar a la creación de una imagen muy positiva y atraer hacia Arrecife un flujo de embarcaciones deportivas de cierta envergadura, potenciando la creación de una base náutico-deportiva, ligada al turismo y a la travesía del Atlántico, cuyo interés para la ciudad y para la isla resulta evidente.

6.3. Agudización del desequilibrio entre carga y descarga.

Entre 1992 y 2003, la relación entre cargas y descargas en Arrecife ha experimentado una clara tendencia hacia la agudización del desequilibrio en favor de las descargas. De hecho, la relación entre ambas ha pasado de 4,5 toneladas descargadas por cada una cargada en 1992 a 6,5 toneladas en 2003.

La evolución de la relación cargas/descargas en Arrecife es, por otra parte, lógica en una isla de fuerte sesgo turístico, donde los recursos humanos y naturales están, en gran medida, dedicados a la producción de servicios y no de mercancías y donde las necesidades de abastecimiento del sector hostelero, cada vez mayores y más complejas, exigen el incremento de la entrada de mercancías por el puerto.

Las principales **conclusiones** que pueden extraerse del análisis del tráfico de mercancías en el Puerto de Arrecife son:

- Por su tonelaje total, Arrecife se sitúa al mismo nivel que numerosos puertos de interés general, lo que subraya su importancia como infraestructura de transporte y plantea la necesidad de considerarla como un recurso específico y no como una simple instalación subsidiaria de otras de mayor relieve.
- Arrecife presenta un cierto equilibrio entre diversos tipos de mercancías (graneles sólidos y líquidos, mercancía general, pasajeros), entre las que predomina la mercancía general, que alcanza más del 57% del tonelaje.
- Arrecife posee un perfil netamente descargador y su tráfico es muy mayoritariamente de cabotaje, procedente de otros puertos españoles, lo que muestra su carácter básicamente abastecedor de la isla, desde los puertos próximos del Archipiélago canario.
- Prácticamente la mitad del tráfico de mercancía general llega a Arrecife en plataformas rodantes, que pueden abandonar la zona de servicio sin detenerse.
- En los últimos años, las visitas de cruceros turísticos han crecido espectacularmente, constituyéndose en uno de los tráficos que genera más expectativas de futuro, tanto para el Puerto como para la propia ciudad. Se detecta la necesidad de instalaciones de apoyo y la posibilidad de crear sinergias con la náutica-deportiva y la recepción turística.
- Recientemente, y casi a la par con la pérdida de su importancia pesquera, Arrecife está sufriendo una progresiva demanda de instalaciones para la práctica de la náutica-deportiva.

7. LANZAROTE, CRECIMIENTO ECONÓMICO EXPONENCIAL.

Entre 1992 y 2002, el tonelaje global del tráfico portuario en el Puerto de Arrecife experimentó un crecimiento superior al 120% (la que supone una tasa acumulativa anual próxima al 10%), **el triple de la tasa de evolución del tonelaje del conjunto de los puertos españoles**, que se situó en el 43,4%. Este espectacular crecimiento sólo se comprende si se lo pone en relación con la evolución de la economía lanzaroteña.

Aunque con leves períodos de recesión, **la economía lanzaroteña viene experimentando un enorme dinamismo desde la eclosión del turismo de masas a mediados de los años 80 del siglo pasado**, hasta el punto de registrar tasas de crecimiento interanual muy superiores a la media archipelágica, estatal y de la Unión Europea, erigiéndose en un polo de creación neta de empleo y de importación de fuerza de trabajo.

Lanzarote contaba con 127.000 habitantes de derecho a 1 de enero de 2005, residiendo el 44% de ellos en la capital insular, Arrecife, cuando sólo diez años antes (1992) la población insular residente sumaba poco más de la mitad (68.581). El promedio de turistas sumaba unos 50.000 diarios para un nivel de ocupación superior cercano al 80%.

Entre 1996 y 2001, la densidad de la población (habitantes/kilómetro cuadrado) aumentó en un 33%. En 2004, se contabilizaron 208,4 personas por kilómetro cuadrado, cifra que se disparaba espectacularmente a 700 habitantes/kilómetro cuadrado en la capital insular y su conurbación. Debe recordarse que la densidad de población en 1987 era sólo de 90 personas, lo cual quiere decir que se ha más que duplicado en el corto espacio de 17 años. Abordando el aumento demográfico con mayor perspectiva, resulta que en el último decenio (1991-2001), la población creció un 58,76%, el más alto de las Islas con la única excepción de Fuerteventura.

El sistema económico insular generó en 1998 un Valor Añadido Bruto (VAB) cercano a 1.130 millones de euros³. La buena situación económica obedece al turismo, bien debido al consumo que realizan los turistas (unos 2.000.000 de turistas entrados en 2004), bien debido a las inversiones residenciales con fines alojativo-turísticos.

Es tan elevada la especialización de Lanzarote que, en 2001, sólo cuatro ramas generaban más del 70% del VAB total: hostelería y

³ Varía según la fuente consultada.

restauración (28,3%), comercio (19,7%), construcción (16,5%) y transportes y comunicaciones (8,0%).

EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA SECTORIAL DEL VAB INSULAR

RAMAS DE ACTIVIDAD	% DEL VAB INSULAR	
	1991	2001
Primario	3,3	1,7
Industrial	2,3	3,7
Agua y energía	2,4	2,5
Construcción	11,4	16,5
Comercio	19,4	19,7
Alojamiento y restauración	24,0	28,3
Transportes y comunicaciones	7,6	8,0
Otros ⁴	29,6	19,6
Total VAB insular	100%	100%

Según los datos sobre la estimación del VAB insular, casi el 80% de la actividad económica y el empleo está directamente relacionada con el sector de los servicios.

Ayuda a hacerse una composición de lugar acerca de la evolución económica insular el hecho de que en el período transcurrido entre 1996 y 2001, algunos indicadores insulares evolucionaron espectacularmente al alza de la siguiente manera:

Densidad población total	+ 32,9%
Población de derecho	+ 44,4%
% inmigrantes sobre autóctonos	+ 65,4%
Población flotante diaria	+ 33,0%
Edificación turística	+ 165,5%
Consumo de cemento	+ 137,5%
Afluencia turística	+ 23,5%
Niveles de ocupación turística	+ - 80,0%
Densidad de vehículos	+ 45,3%
Extracción de áridos	+ 112,1%
Aumento altas IAE	+ 16,0%
Consumo de agua	+ 47,3%
Consumo de electricidad	+ 45,7%
Consumo productos petrolíferos	+ 45,2%

⁴ Se incluye aquí un heterogéneo mundo de actividades terciarias como educación, sanidad, Administraciones Públicas, servicios a empresas, créditos y seguros (3,3%) o el servicio doméstico.

La estructura porcentual de las licencias del Impuesto de Actividades Económicas (IAE) proporciona una imagen aún más clara de la alta especialización sectorial de la economía insular, puesto que el 87% de las licencias de empresas se corresponden con el sector de los servicios (en menos de diez años se duplicó el número de licencias del IAE, según datos de 2002). O que el 77% de los contratos laborales suscritos en 1999 se generó en el sector de los servicios. La tasa de paro es inferior al 7% desde hace varios años, ininterrumpidamente.

La bonanza económica ha dejado su rastro en las rentas familiares. Así, la media de ingresos de los hogares de la isla ascendió en 2001 a 1.406,26 euros, rebajando la pobreza a sólo el 9,4% de la población, exactamente la mitad de la media del conjunto del Archipiélago.

Por su parte, la población activa en 2004 ascendía a más de 48.500 personas (10.000 más que en 1996), concentrándose el 42,8% de ellos en Arrecife. Estos datos son bastante expresivos de la benigna situación que reflejan los principales indicadores económicos.

Todos los datos conocidos hacen pensar que se mantendrá hacia el futuro la breve reseña fotográfica del pasado reciente de la economía lanzaroteña. Según la Organización Mundial de Turismo, se estima que el sector seguirá creciendo a tasas anuales superiores al 4% en turistas y al 6% en los ingresos hasta el año 2020, previsiones a las que Lanzarote puede aspirar al poseer excelentes condiciones para ello. En consecuencia, cabe esperar que la evolución portuaria siga corriendo pareja a la de la economía insular.

8. HECHO INSULAR Y ESTATUTO DE AUTONOMÍA.

Parece razonable que, dado el carácter fragmentado de las Islas Canarias y el desarrollo alcanzado por algunas de las menos pobladas de ellas, como Lanzarote, se avance hacia una fórmula de **descentralización provincial de las Autoridades Portuarias**. Aplicada al Puerto de Arrecife, esta nueva fórmula se adecuaría más y mejor a la estructura político-administrativa de Canarias y a su misma vocación organizativa contemplada en el **Estatuto de Autonomía**, que **consagra a las islas y a la Comunidad Autónoma como los ejes de la vertebración del Archipiélago**, desdeñando la obsoleta estructura provincial, una figura heredada de la anterior configuración centralista del Estado y que, incomprensiblemente, aún está en vigor.

Es una realidad que el Puerto de Arrecife se encuentra en una isla que forma parte de un Archipiélago alejado del territorio peninsular español y del territorio continental de la Unión Europea. **El hecho insular y la caduca división en provincias aplicada al Archipiélago canario requieren un tratamiento diferenciado mediante órganos propios de decisión, como sería disponer de una Autoridad Portuaria propia**. Sólo la lejanía y el carácter insular justificarían que una isla tan pujante como Lanzarote cuente con una Autoridad Portuaria para gestionar y administrar adecuadamente una instalación trascendental para su desarrollo.

Baste decir que **Lanzarote carece de modos alternativos de transporte para abastecerse**, como sucede en los territorios continentales con el ferrocarril o el transporte por carretera, lo cual agudiza la necesidad de contar con un Puerto bien gestionado y bien dotado de infraestructuras.

Por otro lado, se ha iniciado en el Archipiélago canario un proceso de reflexión institucional para la **reforma del Estatuto de Autonomía**, en el que comienzan a escucharse las primeras voces que demandan **la erradicación de las estructuras provinciales** que sólo generan dependencia y exclusión.

El planteamiento que aquí se hace no excluye, más bien al contrario, que pudiera llegar a crearse un Consejo de Autoridades Portuarias de Canarias, que, entre otras cuestiones y sin inmiscuirse en las competencias de cada una de ellas, pudiera abordar cuestiones comunes, de apoyo mutuo y colaboración, de generación de sinergias y/o de interés estratégico para todos los puertos de las Islas.

9. DÉFICIT EN MATERIA DE INVERSIONES.

De mantenerse en los próximos años, como es previsible, el aumento del tonelaje global del tráfico portuario en el Puerto de Arrecife a una tasa acumulativa de en torno a un 10% anual (el triple de la tasa de evolución del tonelaje del conjunto de los puertos españoles), **la propia Autoridad Portuaria de Las Palmas estima que las actuales instalaciones del Puerto de Arrecife se encontrarán saturadas en un horizonte temporal inferior a los diez años**, aún aplicando el escenario más moderado de crecimiento.

Si en 1998 el tonelaje total de mercancías movido en el Puerto de Arrecife ascendió a 1.166.000 toneladas, en el año 2010 se espera que ascienda a 2.463.000 toneladas. ¡Más del doble!, según las previsiones de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. No obstante, se proseguir la tasa de crecimiento del 7% anual registrada entre 1992 y 1998, la cifra alcanzaría los 3.524.000 toneladas, ¡más del triple!

Si a ello se añade el importante crecimiento experimentado por el movimiento de pasajeros y de cruceros (28,4% y 33,5% de aumento, respectivamente, entre 1996 y 1998), las necesidades de instalaciones portuarias en Arrecife *“pueden hacer necesaria, no sólo la máxima ampliación de los muelles existentes, sino, incluso, la construcción de nuevas obras de protección para abrigar nuevas plataformas operativas”*.⁵

A pesar de estas irrefutables evidencias, la Autoridad Portuaria de Las Palmas sigue centrando sus preocupaciones básicamente en el desarrollo portuario de la isla de Gran Canaria, asignando a tales fines la inmensa mayoría de sus esfuerzos y sus presupuestos. El abandono a que la Autoridad Portuaria de Las Palmas tiene sometido al Puerto de Arrecife se concreta en la programación de las actuaciones previstas y en los fondos que asigna entre 2005 y 2019 (tres quinquenios), que no satisfacen ni las aspiraciones, ni las necesidades objetivas, ni el crecimiento previsto del tráfico portuario del Puerto de Arrecife.

Se quiere destacar que en dicha programación no aparece, por ejemplo, la construcción del demandado muelle de cruceros para el que hoy es el quinto puerto español en recepción de cruceristas, aunque, por el contrario, sí se prevé la construcción de un centro de recepción de visitantes en Naos, pero para el quinquenio 2010-2014.

⁵ Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Arrecife. Autoridad Portuaria de Las Palmas, febrero de 2000, pág. 51.

PROGRAMACIÓN DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE ARRECIFE⁶
(AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS)

	Presupuesto (en €)
<u>PRIMER QUINQUENIO (2005-2009)</u>	
Remodelación vial acceso y glorieta en Los Mármoles	40.000
Puesto de control en nuevo acceso	15.000
Zonas verdes en área administrativa Los Mármoles	30.000
Viario y aparcamientos en área admtdva. Los Mármoles	60.000
Aparcamiento de pesados Los Mármoles	50.000
Urbanización dique Los Mármoles (1ª fase)	200.000
Urbanización de nueva plataforma Los Mármoles	150.000
Total primer quinquenio	545.000
 <u>SEGUNDO QUINQUENIO (2010-2014)</u>	
Remodelación viaria junto al Islote del Francés	20.000
Puente sobre la dársena de Naos	7.350.000
Nuevo viario sobre el dique de Naos	70.000
Urbanización del dique de Los Mármoles (1ª fase)	230.000
Puerto deportivo en Naos (1ª fase)	Sin presupuestar
Centro comercial y de ocio en Naos (1ª fase)	“ “
Centro de recepción de visitantes en Naos (1ª fase)	“ “
Equipamientos culturales en Naos (1ª fase)	“ “
Total segundo quinquenio	7.670.000
 <u>TERCER QUINQUENIO (2015-2019)</u>	
Puerto deportivo en Naos (2ª fase)	Sin presupuestar
Centro comercial y de ocio en Naos (2ª fase)	“ “
Centro de recepción de visitantes en Naos (2ª fase)	“ “
Equipamientos culturales en Naos (2ª fase)	“ “
Total presupuesto (2005-2019)	8.215.000 € (Unos 1.360 millones de pts)

De lo cual se concluye que la literatura y los diagnósticos que sobre el Puerto de Arrecife emanan de la propia Autoridad Portuaria de Las Palmas, no se corresponden con lo que piensa invertir en él para propiciar su desarrollo.

⁶ Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Arrecife. Estudio Económico-Financiero. Página 89 y siguientes.

Lo mismo ha venido sucediendo en el pasado, al programarse inversiones que o se retrasan considerablemente en el tiempo o no se ejecutan, estrangulando el desarrollo del Puerto de Arrecife y limitando su propia competitividad.

Ejemplo de lo que se afirma es la inexistencia de un Muelle de Cruceros, a pesar de que su tráfico (5º de España y 2º de Canarias por movimiento de cruceristas) así lo viene aconsejando desde hace largos años.

Otro ejemplo podría ser el de inversiones mal ejecutadas, como la construcción de una nueva rampa para barcos ro-ro que, debido a que carece de calado suficiente, es inservible a media marea y en la bajamar, ralentizando y limitando el movimiento portuario.

Podría citarse asimismo que parte de las actuaciones programadas para el segundo quinquenio, y todas las del tercero, carecen de asignación presupuestaria, y que estas últimas se asegura que serán financiadas con recursos procedentes del sector privado.

O, por último, la intención de ampliar la plataforma del Muelle de Contenedores mediante rellenos para depositar contenedores apilados frente al Museo Internacional de Arte Contemporáneo – Castillo de San José, una intervención de César Manrique declarada Bien de Interés Cultural, y que comienza a concitar críticas y rechazo.

10. BASE LEGAL: EL ANTECEDENTE DE MOTRIL (GRANADA).

Además del conocido caso del Puerto Avilés, que cuenta con Autoridad Portuaria propia (Real Decreto 1535/1996, de 21 de junio) encontrándose a escasos kilómetros del Puerto de Gijón, el 5 de octubre de 2004, y a propuesta del Grupo Parlamentario Socialista, la Mesa del Congreso de los Diputados acordó admitir a trámite la creación de la Autoridad Portuaria de Motril, en Granada (161/000412), como Proposición no de Ley.

En la Proposición no de Ley se solicita que deje de depender de la Autoridad Portuaria de Almería-Motril (que agrupa a los puertos de Almería, Motril y Carboneras).

El Grupo Socialista solicitó que la *Proposición no de Ley sobre la creación de la Autoridad Portuaria de Motril* fuera debatida en Comisión, conforme al artículo 194 del Reglamento, disponiéndose su conocimiento por la Comisión de Fomento y Vivienda. Asimismo, se dio traslado del acuerdo al Gobierno y al Grupo proponente, y se publicó en el Boletín Oficial de las Cortes Generales el 17 de noviembre de 2004.

Una semana después, el 24 de noviembre de 2004, la Comisión de Fomento y Vivienda aprobó la *Proposición no de Ley sobre la creación de la Autoridad Portuaria de Motril*, con una enmienda del Grupo Parlamentario Popular en la que se solicitaba que se creara “*en el menor tiempo posible y antes de que finalice el 2005*”.

Entre las razones esgrimidas para justificar la necesidad de que Motril cuente con una Autoridad Portuaria propia se encuentra el fuerte incremento de su tráfico portuario total, que ascendió a 2.166.836 toneladas (aumento del 5,90% respecto a 2002), cifras semejantes a las registradas por el Puerto de Arrecife, con la ventaja de que Granada cuenta con modos alternativos de transporte de mercancías, mientras que Lanzarote no.

11. TEXTO DE LA PROPOSICIÓN NO DE LEY.

Proposición no de Ley sobre la creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote (Islas Canarias) Julio de 2005

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso de los Diputados.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente *Proposición no de Ley sobre la creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote* para su debate en la Comisión de Fomento y Vivienda.

Motivación:

El anexo de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, establece que el Puerto de Arrecife es un puerto de interés general, y, por tanto, de competencia exclusiva del Estado, conforme a lo que al efecto dispone el artículo 149.1.20.ª de la Constitución Española.

El Puerto de Arrecife está incluido en la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

La importancia económica de los puertos determinó la creación de las denominadas Autoridades Portuarias como entidades públicas de gestión que debían desarrollar su actividad según reglas y procedimientos burocratizados, y favoreciendo la aplicación de sistemas empresariales actualizados, de contabilidad estadística y control de gestión.

Desde la entrada en vigor de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el 1 de enero de 1993, en la que comenzó la nueva andadura conjunta de los puertos integrados en la Autoridad Portuaria de Las Palmas, el Puerto de Arrecife ha experimentado un importante aumento en el tráfico de mercancías, número de buques que arriban al puerto y el

gran tonelaje de éstos, a una tasa anual superior al 10%, aproximadamente el triple de la media estatal.

Otro de los factores determinantes del crecimiento de un puerto como el de Arrecife deviene de su localización en una isla que viene experimentando un fuerte desarrollo económico, social y poblacional de la mano del turismo, además de la inserción del espacio portuario en la trama urbana, que es la capital insular: Arrecife.

Todo ello hace que por su condición de puerto principal de una isla por el que entra el 99% de los bienes de producción y de consumo, por su situación geográfica estratégica, por la conexión por carretera con zonas industriales próximas y por sus posibilidades para mantener y aumentar los actuales tráficos y de captación de nuevos, el Puerto de Arrecife tenga unas enormes expectativas de futuro, que le permiten emprender un trayecto propios sin necesidad de permanecer bajo la tutela de la Autoridad Portuaria. Así lo reconoce la propia Autoridad Portuaria de Las Palmas en el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Arrecife, en fase de tramitación. La principal conclusión a la que llega este instrumento es la siguiente:

“Este volumen de tráfico sitúa al Puerto de Arrecife al mismo nivel que numerosos puertos de interés general, lo que subraya su importancia como infraestructura de transporte y plantea la necesidad de considerarlo como un recurso específico, que requiere un tratamiento específico, y no como una simple instalación subsidiaria de otras de mayor relieve, como las de Las Palmas, en cuya Autoridad Portuaria esta integrada.”

(Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Arrecife, página 68. Autoridad Portuaria de Las Palmas.)

Por lo anteriormente expuesto, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente Proposición no de Ley:

<<El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a crear la Autoridad Portuaria de Lanzarote antes de que finalice el año 2005.>>