La Estrategia Logística del Ministerio de Fomento considera la implantación de una terminal logística intermodal en la provincia de Alicante debido a su relevancia geoestratégica, pues ocupa la sexta posición en cuanto a demanda terrestre de mercancía general y cumple con todos los requisitos que aseguren su viabilidad (Ministerio de Fomento, 2013). Así, se advierte la necesidad por parte de la sociedad de aprovechar esta intervención para generar mayores sinergias socioeconómicas, complementando la actuación con la implementación de una zona franca en la provincia de Alicante. Con el objetivo de seleccionar la configuración más apropiada dicha zona franca, se efectúa en el presente trabajo el análisis pertinente. El trabajo forma parte de las “Acciones de regeneración del tejido empresarial de la provincia de Alicante” que la Excelentísima Diputación de Alicante encargó a INECA (Instituto Estudios Económicos Provincia de Alicante) para evaluar de modo integral la implantación de una zona franca en la provincia de Alicante (Melgarejo et al., 2015).

La implantación de una zona franca -o de una zona económica especial- lleva asociado los siguientes objetivos (FIAS, 2008), por lo que puede servir para la provincia de Alicante como: (1) foco atractor de inversión extranjera directa; (2) “válvula de presión”, en cuanto a aliviar episodios de desempleo a gran escala; (3) medida de apoyo ante una estrategia de reforma económica más amplia; (4) laboratorio experimental en la aplicación de nuevas políticas fiscales.

Análisis de las alternativas de localización

Mediante un exhaustivo estudio de casos desarrollado en Melgarejo et al. (2015), se propone un dimensionamiento para la futura zona franca de Alicante de 700.000 m^2. A partir de esta variable, el primer aspecto que se ha tenido en cuenta es la posible ubicación de la zona franca dentro de las instalaciones del Puerto de Alicante. Para ello, se ha realizado un estudio de las parcelas existentes y su disponibilidad, efectuando las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria. De este modo, la disponibilidad de parcelas en el interior del puerto resulta ser de aproximadamente 100.000 m^2. Este factor limitante permite concluir que la zona franca no puede situarse íntegramente en el interior del recinto portuario, por lo

que se debe analizar el territorio del entorno para encontrar posibles ubicaciones complementarias a ésta.

De este modo, el principal condicionante de partida para evaluar las potenciales zonas de implantación es la cercanía al propio Puerto de Alicante y la accesibilidad al mismo. Así, se lleva a cabo el análisis del medio físico del territorio en el área metropolitana Alicante-Elche. Este análisis del medio físico, en cuanto a riesgos y capacidad de acogida, permite esclarecer las diferentes posibilidades de ubicación de la zona franca en Alicante. El cruce de variables facilita la determinación de las unidades homogéneas de síntesis, es decir, las que cumplen una serie de condicionantes físicos fundamentales que, junto con los condicionantes técnicos específicos, permite esbozar cuatro posibles alternativas de ubicación, además del puerto de Alicante (Figura 1):

- Zona cercana al Polígono Industrial de Canastell (San Vicente del Raspeig), situado en las cercanías de la autovía A-77 y en el entorno de ferrocarril.
- Zona de Bacarot (Alicante), situado al sur del nudo formado por las autovías A-7 y A-31.
- Zona del Instituto Ferial Alicantino, IFA (Torrellano), situada en las inmediaciones del aeropuerto, entre los municipios de Alicante y Elche.
- Zona noreste del Parque Empresarial de Elche, situada entre la Vía Parque (CV-86) y la autovía A-70.



Alternativas de locaclización de una zona franca en Alicante. (Melgarejo et al., 2015)

Cabe mencionar, sin embargo, que otras entidades han realizado estudios similares concluyendo que la ubicación idónea para la Zona Franca de Alicante, complementaria al puerto, estaría en un área denominada Porta d'Elx, considerando que hay disponibilidad de terrenos de titularidad pública y que cuentan con apoyo de las instituciones a un precio competitivo (PWC, 2017).

En lo que respecta al presente estudio y atendiendo a las características de accesibilidad de cada zona (minimización de mejoras en infraestructuras de transporte), así como a las posibles sinergias empresariales (masa crítica de empresas ya instaladas en cada una de las ubicaciones), la alternativa en el Parque Industrial de Elche resulta idónea para complementar al Puerto de Alicante: la zona propuesta se ubica prácticamente anexa al Parque Empresarial, actual motor de la

economía de Elche y donde están instaladas 530 empresas. Entre la zona propuesta para la zona franca y el mismo, la conexión viaria es directa a través de la CV-86. Esta justificación se expone en Beilby (2014), donde los modelos de optimización de localización se desarrollan sobre la base de costes derivados del problema de transporte, donde reside la base de la eficiencia económica a largo plazo de una determinada alternativa de localización.

Impacto socioeconómico

La creación de la zona franca en Alicante y el consecuente aumento de mercancía movida podría ayudar a “recuperar” parte del volumen que se tramita por otras provincias, así como atraer adicionalmente una porción de las mercancías de las empresas de provincias del sudeste español, mercancías que actualmente se mueven en gran parte por las provincias de Valencia y Murcia. La mayor visibilidad de Alicante como nudo importador y exportador atraería sin duda tanto la mercancía de otras provincias como el recíproco interés de operadores logísticos internacionales interesados en captar este incremento de actividad.

En cuanto a la evolución de la actividad comercial del puerto de Alicante en los últimos 20 años se podría calificar entre moderada y reducida. Moderada porque en este periodo ha mantenido en general las cifras de las principales variables comerciales del puerto (toneladas, contenedores y pasajeros) pero por el contrario no ha sabido dar respuesta al importante crecimiento que ha tenido el comercio exterior en España y en particular en la provincia de Alicante.

En paralelo con una moderada evolución de la actividad comercial del puerto de Alicante durante los últimos 20 años, ha finalizado una gran fase expansiva con el fin de que las empresas de la provincia de Alicante y de su hinterland dispongan de las infraestructuras demandadas, contribuyendo así al desarrollo de la competitividad del entorno portuario e impulsando la cooperación de los distintos sectores implicados en el transporte marítimo. Para ello, se ha equipado con infraestructuras y servicios diseñados para dar la mejor respuesta a las demandas actuales, y ofrecer a sus usuarios facilidades modernas, capaces de manipular y

almacenar cualquier tipo de mercancía. Así, entre otras mejoras, se ha actuado sobre la mejor canalización de las mercancías a través del puerto, minimizando con ello a la reducción de tiempos y costes.

Con ello, el puerto de Alicante se configura actualmente como punto de salida hacia el Norte de África y Baleares, sin olvidar el fluido tráfico que mantiene con las Islas Canarias. De igual manera, el comercio exterior alicantino encuentra en el puerto de Alicante su puerta natural de salida para la exportación de calzado, juguete, mármol, producción textil y agrícola con destino principalmente a Europa, América y el norte de África, constituyendo además la puerta de entrada para la importación de máquinas y herramientas auxiliares del calzado, productos agrícolas y alimentos de los países asiáticos y otros socios comerciales europeos.

Consecuentemente, el impacto socioeconómico de la implantación de una zona franca en el puerto de Alicante se ha analizado para un escenario de máxima ocupación y actividad empresarial, dentro de una postura moderada, considerando una variedad similar a la composición actual del tejido productivo de la provincia. De plantearse otro escenario, por ejemplo, una zona franca ocupada por una o pocas grandes empresas concretas de carácter multinacional, las diversas variables de referencia adquirirían unos valores posiblemente más elevados y, con ello, una variación al alza del resto de magnitudes consideradas. El análisis de la repercusión económica de la zona franca conlleva, en consecuencia, la determinación de todos los movimientos económicos directos para el escenario de referencia, así como el conjunto de efectos indirectos e inducidos que todas ellas ocasionan en el tejido productivo del alrededor, todo ello mediante la metodología de las tablas input-output. También, se realiza un análisis coste-beneficio desde el punto de vista tributario, viendo las implicaciones que en materia fiscal tiene la creación de la zona franca en las principales figuras impositivas. Los aspectos considerados y valorados han sido los siguientes:

- Reducción de las cargas tributarias de los aranceles.
- Incremento de recaudación por Impuesto de Sociedades (tanto directo como indirecto) e Impuesto de la Renta de las Personas Físicas.
- Incidencia sobre la recaudación por impuestos municipales.

- Repercusión del acondicionamiento y cerramiento del terreno.
- Construcción de naves industriales.
- Incremento de producción y empleo en la zona franca y entorno.
- Incremento de actividad en los agentes privados que desarrollan la actividad aduanera.

A partir de los cálculos se obtiene que, en un horizonte temporal de 10 años, en el que se prevé la ocupación completa de la zona franca, la repercusión económica ascendería a unos 9.300 millones de euros generando, además, unos 84.000 puestos de empleo.

Conclusiones

En general, existen una serie de factores que pueden suponer el fracaso de una zona franca, destacando la definición de su política y su marco de incentivos, así como su localización, su desarrollo y su tipo de gestión (FIAS, 2008).

Teniendo en cuenta las líneas de definición previas del proceso de implantación de una zona franca en Alicante, se determina en este trabajo la posible ubicación de una zona franca en la provincia de Alicante, con la ayuda de un estudio de casos y de los análisis oportunos del medio físico, considerando unos condicionantes técnicos y económicos mínimos. En cuanto a su dimensionamiento, se propone distribuir 700.000 m² en dos áreas: una dentro del Puerto de Alicante, abarcando 100.000 m², y otra en una zona adyacente al Parque Empresarial de Elche, con 600.000 m², donde los terrenos disponibles alcanzan la superficie total de 800.000 m², que dotarían al proyecto de un margen de 200.000 m² de reserva para futuras ampliaciones.

Esto debe llevarse a cabo sin olvidar que el órgano de gestión finalmente designado debe ser fuerte, integrado, coordinado y autónomo, de tal forma que el éxito de la nueva zona franca tenga más garantías de éxito (FIAS, 2008).

References

Beilby, M.H. (1975), *Economics and Operational Research*, Academic Press (Elsevier), London.

FIAS, Foreign Investment Advisory Service (2008), *Special Economic Zones. Performance, lessons learned, and implications for zone development*, World Bank, Washington, DC.

Melgarejo Moreno, J., Llopis Vañó, F., Sánchez Sánchez, A., Ortuño Padilla, A. & Ortega Giménez, A. (2015), *Acciones de regeneración del tejido empresarial de la provincia de Alicante: zona franca para la provincia de Alicante*, INECA, Alicante.

Ministerio de Fomento (2013), *Estrategia Logística de España*, Gobierno de España, Madrid.

PWC, PricewaterhouseCoopers España (2017), *Proyecto Zona Franca de la provincia de Alicante*, PWC, Madrid.

Head Image: Propuesta de ubicación de zona franca en el interior del recinto portuario del Puerto de Alicante. (Melgarejo et al., 2015, "Acciones de regeneración del tejido empresarial de la provincia de Alicante: zona franca para la provincia de Alicante")