

INEEA

Instituto Estudios Económicos
Provincia Alicante

ZONA FRANCA DE LA PROVINCIA DE ALICANTE

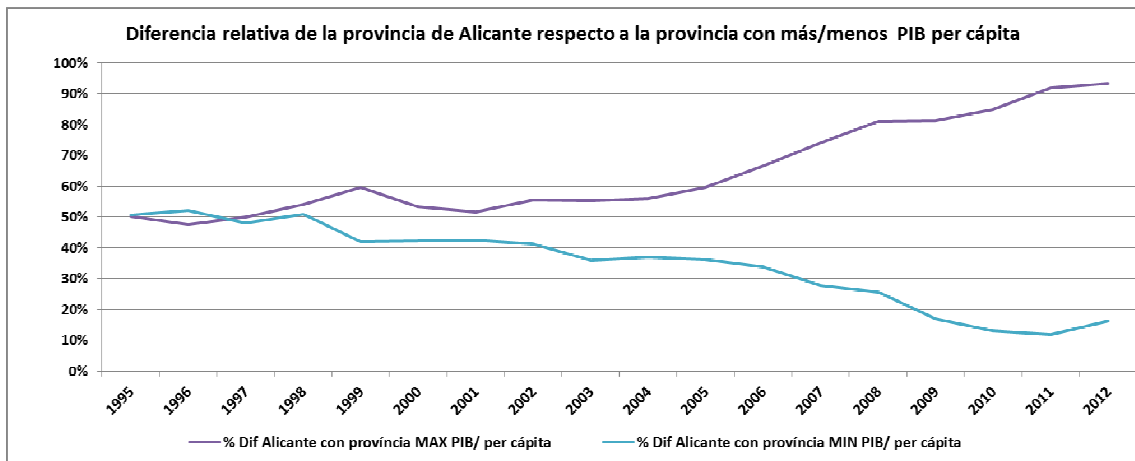
**ACCIONES DE REGENERACIÓN DEL TEJIDO EMPRESARIAL DE LA
PROVINCIA DE ALICANTE**

RESUMEN EJECUTIVO

Noviembre 2015

El objetivo del presente informe es proponer medidas que mejoren el nivel de industrialización de Alicante, sin olvidar el incremento del comercio exterior y la mejora de la visibilidad e imagen de la provincia en el contexto nacional e internacional. El medio para conseguir estos objetivos no es otro que el analizar la viabilidad de una zona franca en la provincia vinculada al puerto de Alicante.

Estos objetivos son esenciales, al menos, por las siguientes razones que se comentan en el informe: la provincia presenta una importante pérdida de tejido industrial y ha acentuado igualmente la pérdida del tamaño empresarial. Junto a ello el significativo flujo migratorio está generando una continua pérdida de renta per cápita aumentando con ello las diferencias regionales con los territorios españoles que ocupan posiciones de liderazgo.



No menos trascendente en este sentido es mejorar y equilibrar la oferta empresarial, para que acompañe de forma acompasada al potente sector turístico que se mantiene como referente provincial. La siguiente deficiencia y por tanto objetivo a mejorar trata de la propia imagen de la provincia, la marca “Alicante”, que incide indirectamente en la propia imagen de aquellos productos y sectores más tradicionales en general, pero también lo hace sobre aquellas otras empresas que tratan de abrir nuevos mercados.

Junto a ello, no se escapa la imperiosa necesidad que todos los territorios tienen de mejorar su capacidad tecnológica e innovadora para hacer frente en las mejores

condiciones a los caracteres que el actual entorno competitivo de los mercados nos demanda.

Con estos antecedentes, el encargo de la Excelentísima Diputación de Alicante trata de dar respuesta a estos objetivos, como se ha indicado, a través precisamente del análisis de la creación de una zona franca en la provincia.

La potencial implantación de una zona franca en la provincia de Alicante, que sin duda tomará el Puerto como elemento central, será un factor de dinamización y desarrollo del llamado Eje Alicante-Elche, materializándose una de las medidas indicadas en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana: la potenciación de la conexión industrial Alicante-Elche.

En términos generales debemos considerar que si en la esfera privada la regla de maximizar el valor de mercado de una empresa o inversión es considerada como la guía para obtener criterios de selección de proyectos, en el entorno público el elemento de referencia es más complejo, al estar rodeado de unos matices subjetivos que le incorporan una dificultad y arbitrariedad complementarias. En este caso concreto de análisis de la creación de una zona franca en Alicante y como todo proyecto de inversión, el análisis de su impacto económico debe servir para medir la repercusión y los beneficios globales de las inversiones a realizar. En un contexto como el actual, tras una profunda crisis y en un momento de incipiente recuperación y con todavía unos recursos económicos limitados, resulta cada vez más importante para las Administraciones Públicas considerar las consecuencias y retornos de sus inversiones y centrarse en aquellos proyectos o actividades que generan un mayor beneficio para la sociedad, y en especial las consecuencias sobre la economía y el empleo.

Es por ello que este Informe debe facilitar la toma de decisiones sobre proyectos de inversión, proporcionando información cuantitativa y cualitativa sobre los impactos en la producción, el empleo, la recaudación impositiva o el medioambiente; pero también debe permitir justificar las decisiones de inversión ante la sociedad, así como comunicar con transparencia y objetividad al conjunto de la sociedad. Y no menos importante, debe ser su función para conseguir atraer el interés de particulares y otros inversores nacionales e internacionales.

Recordemos que el concepto de rentabilidad de una inversión en su concepción general mide la tasa de recuperación de una inversión a partir de la generación de

ingresos de una determinada actividad. Esta evaluación de un proyecto puede analizarse, al menos, desde dos perspectivas, la económica y la financiera. En la económica se valoran los beneficios y costes que la actuación genera en la sociedad en su conjunto, mientras que en la financiera la valoración se realiza centrándose únicamente en los ingresos y gastos generados directamente por ella misma. Con ello, la primera determina la contribución del proyecto al bienestar social, mostrando la idoneidad de realizar el proyecto o no; por su parte la segunda, determina si la generación de ingresos cubriría los costes y con ello permitiría o alentaría la participación privada en dicha actuación.

Con estos criterios, se reconoce que el gasto público en inversión ocupa un lugar relevante en las herramientas de las políticas económicas actuales, aceptándose de forma generalizada que estas inversiones generan un efecto positivo sobre el crecimiento económico. De este modo y conociendo la existencia de desigualdades de renta actualmente entre territorios, se acepta que las actuaciones públicas siempre pueden reducir dichas disparidades o aumentar el grado de convergencia incidiendo sobre aquellas variables que determinan su potencial de desarrollo.

Con estos antecedentes y para atender dicho encargo se optó por un lado por la realización de un informe que analizara tanto la situación actual de la provincia, como las distintas posibilidades geográficas de ubicación de la zona franca; y de forma paralela, para comprender mejor sus implicaciones, se han realizado reuniones de trabajo con otras instituciones y se confeccionó y recogió unas encuestas de opinión. Esta información adicional ha sido muy enriquecedora y ha ayudado a matizar y comprender la incidencia de la zona franca.

El informe redactado consta de cuatro grandes bloques; el primero centrado en la situación actual de la provincia, con un análisis general de la misma, un análisis detallado del comercio exterior, de la disponibilidad de suelo industrial y de las principales cifras de actividad del puerto de Alicante. El segundo se centra en comprender la propia figura legal de la zona franca, con un análisis de los beneficios que aportan a las empresas allí instaladas; el siguiente bloque se centra en analizar el importante nodo de conexión intermodal de la propia provincia seguido de un detallado estudio de las diversas posibilidades de ubicar una zona franca en los terrenos del puerto de Alicante, así como un análisis de otras alternativas complementarias a las instalaciones portuarias. Finalmente el informe finaliza con un

análisis de carácter más económico que detalla, bajo unos supuestos de partida, la repercusión económica que dicha actuación tendría tanto en el ámbito de las arcas públicas como en la actividad empresarial y laboral de la provincia.

Antes de dar entrada a los principales resultados alcanzados en el informe, es necesario resaltar las sugestivas aportaciones que a través de las entrevistas de trabajo y las encuestas se han aportado sobre esta iniciativa. Las encuestas tenían un claro matiz cualitativo si bien las respuestas han ido en la mayoría de las ocasiones en la misma dirección; algunas de las aportaciones más interesantes y comunes son las siguientes:

- Se admite que la provincia cuenta con una importante dotación de infraestructuras viarias, pero se recoge que un incremento considerable de actividad empresarial puede generar que algunas de ellas se queden insuficientes y puedan dar lugar a significativos cuellos de botella; igualmente se recalca que no hay que bajar la guardia y por tanto hay que evitar cualquier demora en las inversiones de esta naturaleza ya programadas sobre la provincia, en especial el corredor mediterráneo de mercancías.
- Igualmente se destaca la necesidad tanto para el éxito de su aprobación como de su desarrollo posterior, del trabajo conjunto y colaborativo de los diversos agentes sociales, evitando que cualquier tipo de debilidad o fractura pueda ser reforzada desde territorios competidores.
- No es nada despreciable la notable transferencia de tecnología y know-how que va a suponer para la provincia, incrementando la demanda de perfiles profesionales de elevada cualificación, y generándose un efecto contagio hacia las empresas locales.
- Sobre los sectores de actividad que más pueden verse beneficiados hay una clara unanimidad en subrayar que cualquier actividad puede instalarse en la zona franca, si bien los principales sectores interesados serían aquellos con una significativa cuota de mercado internacional, como aquellas enfocadas, por ejemplo, a las energías renovables o a bienes de consumo eléctrico y electrónico. Sin olvidar a todo el sector de la logística y el transporte que en definitiva será uno de los grandes beneficiarios, pudiendo en los casos de

empresas extranjeras el plantearse expandir su ámbito de actuación o reubicación hacia la provincia de Alicante.

- Otro de los sectores que verán mejorar su actividad son aquellos relacionados con la propia urbanización del terreno y construcción de las naves de la zona franca, que al menos durante el periodo de edificación complementará la demanda global de estas empresas.
- Supondrá igualmente para las empresas instaladas una clara mejora de su competitividad al mejorar el coste de sus productos, incrementando con ello su posición competitiva internacional; y para el conjunto de empresas de la provincia habría una clara mejora por las economías de escala generadas por la mayor actividad productiva. Sobre los beneficios arancelarios también se aporta que actualmente hay una tendencia internacional a favor de su eliminación, si bien se reconoce que es un proceso complejo, lento y que no abarcará a la totalidad de países.
- Pero este aumento de la visibilidad internacional y económica de la provincia de Alicante que en esencia conllevan las implicaciones anteriores no resta importancia a una serie de cuestiones que no interesa olvidar y que de forma reiterada se han puesto de manifiesto; se trata de que la nueva zona empresarial sea claramente respetuosa con el medio ambiente, y no solo porque legalmente es así, sino porque una parte importante de la actividad económica de la provincia se apoya en el turismo y no se deben permitir actuaciones que pongan en peligro la elevada y continua llegada de turistas.

Junto a estas interesantes aportaciones, del informe elaborado se pueden extraer para cada uno de los bloques analizados los siguientes resultados:

Tejido empresarial y comercio exterior de la provincia de Alicante. Como se ha indicado al inicio, actualmente el tejido empresarial de la provincia presenta una clara reducción en su componente industrial, tanto en número de empresas como en trabajadores, los cuales además presentan una contraprestaciones salariales claramente inferiores tanto a la media de la comunidad como con el conjunto nacional; asimismo la provincia mantiene una tasa de paro muy elevada y que

difícilmente es absorbida por las empresas actuales, por lo que una de las pocas alternativas para dar salida a este colectivo pasa por el autoempleo. Todo ello está generando que la renta per cápita de Alicante vaya cada año descendiendo y bajando posiciones en el ranking nacional, agravando las distancia respecto a aquellas provincias más ricas, y ello a pesar de ser la provincia de Alicante una de las que mayor PIB aporta al conjunto nacional.

Por parte del comercio exterior, la provincia en particular siempre ha mostrado un saldo positivo, todo lo contrario al conjunto nacional, en parte porque no es precisamente una de las provincias que más importaciones realiza de petróleo o gas natural que se dirigen hacia puertos con instalaciones especializadas. Actualmente la provincia, sin contabilizar precisamente el comercio del grupo 2 de mercancías que incluye entre otros a los hidrocarburos, ocuparía la 15ª posición, destacando que prácticamente todo el comercio exterior nacional se canaliza por las provincias de Madrid y Barcelona, seguido en tercer lugar de Valencia.

El arancel que se aplica en España supone para las arcas públicas unos ingresos de unos 1.525 millones de euros en el 2014. Teniendo en cuenta el volumen total de las importaciones (comunitarias y no comunitarias) el porcentaje medio del arancel para el año 2014 se sitúa en el 0,58%; o bien en el 1,15% si se compara la recaudación únicamente sobre las importaciones de países no comunitarios.

En cuanto a la cuantía recaudada por el Estado por aranceles en Alicante, en el año 2014 ascendió a los 55,5 millones de euros. El detalle para los años anteriores aparece en la siguiente tabla, donde se aprecia que la recaudación por aranceles se situó en el 2,89% en 2014 (3,25% en 2013) del total importando desde países no pertenecientes a la UE:

ALICANTE	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
IMP UE	1.518,78	1.750,40	1.542,62	1.261,35	1.284,22	1.310,29	1.218,70	1.327,33	1.502,73
IMP NO UE	1.754,00	1.936,65	1.793,54	1.481,90	1.824,54	1.855,34	1.749,16	1.717,18	1.919,32
TOTAL	3.272,78	3.687,04	3.336,16	2.743,25	3.108,76	3.165,63	2.967,85	3.044,51	3.422,06
Recaudación		45,04	48,26	59,95	80,93	65,37	62,60	55,80	55,50
% Recaud/Imp TOTAL		1,22%	1,45%	2,19%	2,60%	2,07%	2,11%	1,83%	1,62%
% Recaud/Imp NO UE		2,33%	2,69%	4,05%	4,44%	3,52%	3,58%	3,25%	2,89%

Con ello se comprueba que la provincia de Alicante presenta en términos porcentuales una mayor presión arancelaria que la media nacional, posiblemente por la composición o especialización productiva de sus empresas y consecuentemente por las mercancías que importa las cuales soportan unos aranceles más elevados. No obstante hay que aclarar que éste no es el importe que desembolsan los empresarios alicantinos, ya que buena parte de las importaciones se registran por otras aduanas en las cuales queda contabilizado dicho cargo. En el último punto del informe se indica que el desembolso que efectivamente están haciendo frente las empresas de Alicante ascendería hasta los 109 millones de euros, importe que se abonaría en las diversas aduanas por las que se tramita la importación no comunitaria.

Alicante centra su comercio exterior en mercancías del grupo 5, 1 y 3, es decir, productos vinculados con el textil y calzado, y alimentación junto a las pieles, cueros y su manufactura. Prácticamente el comercio exterior de las empresas de Alicante se transporta vía carretera y vía marítima, con escaso uso del ferrocarril o el avión. Por su parte, el comercio con los países de Europa es esencialmente por carretera mientras que con terceros países es vía marítima.

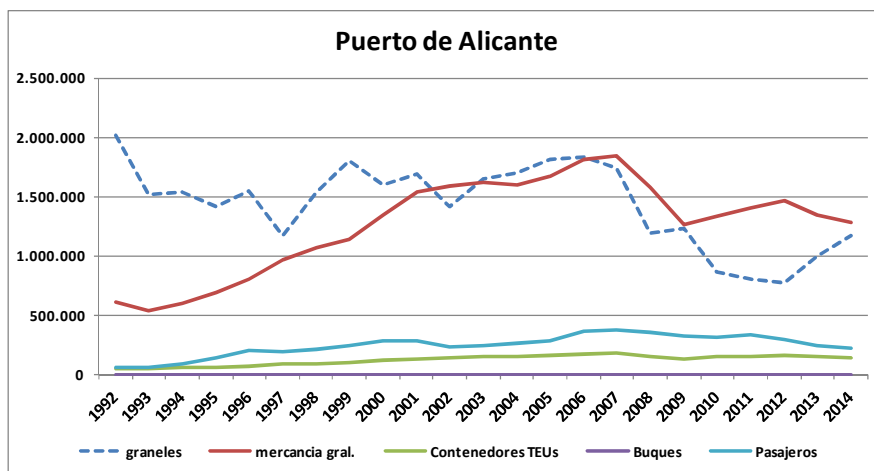
El análisis detallado de este comercio y las aduanas por las que se tramita ha permitido confirmar que una gran parte de estas mercancías tienen como puerta de entrada-salida otras provincias, que es por las que finalmente se formalizan las operaciones de aduana. En el caso de mercancías transportadas por carretera es obvio que si bien tienen origen o destino en países europeos éstas se formalicen por las provincias limítrofes con Francia pero en el caso de las que utilizan la vía marítima, y a pesar de contar la provincia con su propio puerto éstas, en gran parte, lo realizan por el puerto de Valencia. Esta situación genera una importante pérdida de actividad económica en la provincia que se agudiza al perder el puerto de Alicante visibilidad en el comercio internacional. Y lo mismo se podría afirmar, si bien con menor incidencia en la provincia, con el resto de medios de transporte.

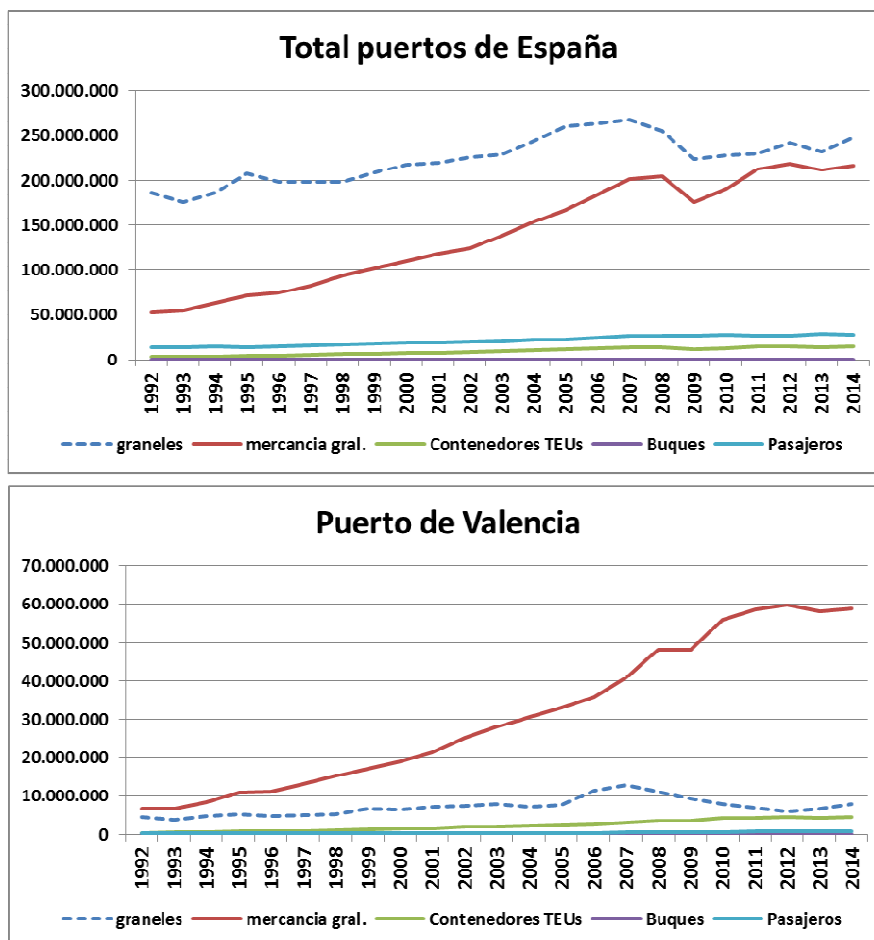
La creación de la zona franca en Alicante, y con ello un aumento importante en el aumento de mercancía movida podría ayudar a “recuperar” parte de este volumen que se tramita por otras provincias, así como atraer adicionalmente una porción de las mercancías de las empresas de provincias del sudeste español, mercancías que actualmente se mueve 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.

Sobre 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.

Si analizamos la variable mercancías en general, comprobamos que en el conjunto nacional, desde 1994 hasta 2014, se ha producido un incremento del 241,44%, y que en el caso del puerto de Valencia el crecimiento ha sido del 615,37%; por el contrario en Alicante el incremento tan sólo ha alcanzado el 114,22%. En el caso de los contenedores-TEUS la situación es similar: en España ha habido una variación del 319,76%, en Valencia del 849,08%, y finalmente en Alicante el incremento se cifra en un escaso 137,37%. Estos cambios han llevado al puerto de Alicante a ir perdiendo paulatinamente peso en el conjunto nacional.





Sobre estos acontecimientos no es sencillo determinar las posibles causas que pueden haber ocasionado esta ralentización del crecimiento comercial del puerto de Alicante. Algunas de las posibles razones podrían atribuirse a la propia situación geográfica en el perímetro de costa, o bien por cercanía/lejanía a nudos logísticos, suficiente superficie para el creciente ritmo de avance del comercio marítimo, unas deficientes infraestructuras dentro del puerto, insuficientes conexiones con las principales vías de comunicación, el criterio particular de navieros y/o transitarios, adecuados sistemas de información y control de mercancías, la gestión y organización interna o bien la propia política comercial (tasas portuarias).

Ante estas cuestiones, el puerto de Alicante 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.

Concepto y análisis de la figura legal de la zona franca. En este apartado se aborda la figura legal de la zona franca, con un análisis cronológico de la legislación que sobre esta materia se ha producido; en concreto la última novedad legislativa se sitúa el 30 de octubre de 2013, fecha en la que entró en vigor el actual Código Aduanero de la Unión Europea. También se analizan en este punto las zonas francas que en la actualidad ya operan en España, así como el proceso a seguir para la creación y funcionamiento del consorcio que gestionaría la zona franca.

El principal desarrollo de este bloque es el destinado a comprender las importantes ventajas aduaneras y fiscales, además de las de tramitación y documentación, que las zonas francas tienen para el desarrollo de actividades empresariales relacionadas con el comercio internacional. Tales ventajas se derivan del que constituye su rasgo fundamental: su consideración, a efectos arancelarios y fiscales, como territorio no comunitario, a pesar de estar situadas dentro de la unión aduanera. Ello supone, en esencia, que cuando una mercancía, procedente de un país no comunitario y entra en una zona franca, se estima que no ha sido importada. Y a la vez, si la mercancía introducida en la zona franca procediera de territorio comunitario, dicha operación se asimilaría a una exportación. En concreto los beneficios se obtienen por los siguientes hechos tributarios:

1. No aplicación de aranceles a las mercancías procedentes de territorios no comunitarios.
2. Simplificación de las obligaciones formales y de control sobre la entrada de mercancías procedentes de territorios no comunitarios.
3. No aplicación del IVA a las mercancías procedentes de territorios no comunitarios.
4. No aplicación del IVA a las mercancías procedentes del interior de la UE.
5. No aplicación del IVA a las operaciones empresariales realizadas dentro de la zona franca.
6. No aplicación los IEF (impuestos especiales de fabricación) a las mercancías procedentes de territorios no comunitarios.
7. Posibilidad de introducir productos procedentes del interior de la UE en régimen suspensivo de IEF.
8. Cobro anticipado de las restituciones a la exportación de mercancías comunitarias acogidas a estos beneficios.
9. En la zona franca se puede introducir mercancía, cualquiera que sea su naturaleza, cantidad, origen, procedencia o destino, sin límites en la duración de su estancia. Además, la entrada de mercancías no es un hecho irreversible, sino que mientras permanezcan en ésta continúa inalterable la libertad de elección de su destino final.
10. En la zona franca pueden realizarse actividades de tipo industrial, comercial o de prestación de servicios previa notificación a la autoridad aduanera.

Los nodos de conexión intermodal de la provincia y ubicación de la zona franca. La provincia de Alicante, por su enclave y la dotación de infraestructuras existentes y previstas en el medio plazo, podría convertirse en un importante nodo de conexión intermodal a escala nacional, europea y, sobre todo, como enlace comercial con terceros países extracomunitarios (por ejemplo el Magreb). Por carretera, el entorno metropolitano de Alicante-Elche se encuentra comunicado por la autovía A-31 uniendo Alicante con Albacete y Madrid, la A-70 o circunvalación de Alicante, la AP-7 o autopista del Mediterráneo que enlaza con Valencia por la costa y sirve además como

circunvalación de peaje de Alicante, la A-77 o Acceso Noroeste a Alicante que enlaza con la autovía central, conectando la capital con Alcoy y Valencia. Por parte del ferrocarril, la ciudad de Alicante cuenta con los servicios de la alta velocidad que se ampliarán hacia el sur de la provincia a finales del 2015, sin olvidar los servicios de cercanías y tranviarios que vertebran gran parte de la provincia de Alicante. Por lo que respecta al tráfico de mercancías, la próxima llegada del Corredor Mediterráneo permitirá mejorar la competitividad del ferrocarril mediante la interconexión con el puerto de Alicante. Finalmente, en cuanto al transporte aéreo, la provincia cuenta con el aeropuerto de Alicante-Elche, situado a 8 kilómetros al suroeste de la ciudad de Alicante, y que actualmente mueve a unos 10 millones de pasajeros con una amplia red de destinos nacionales e internacionales que se incrementa continuamente, dando servicio a una extensa lista de localidades tanto de la propia provincia de Alicante como de provincias limítrofes.

Atendiendo a la ubicación y principales caracteres que debe cubrir una zona franca se han estudiado diferentes casos tanto a nivel nacional (Barcelona, Vigo, Cádiz, Gran Canaria y Sevilla) como internacional (Colonia-Uruguay, Colón-Panamá, Shannon-Irlanda y Tánger-Marruecos), los cuales permiten realizar una comparativa entre otras zonas francas y el caso de Alicante para establecer las bases de partida referidas a su diseño. Para ello, los criterios que se han tenido en cuenta para este análisis son: la ubicación de cada una de las zonas francas estudiadas, la superficie de cada una de las zonas francas y de los puertos más cercanos a ellas, la capacidad de los puertos próximos a las zonas francas, y la distancia entre las zonas francas y los puertos más cercanos.

Localización	CÁDIZ	GRAN CANARIA	VIGO	BARCELONA	SEVILLA	ALICANTE
Superficie del Puerto y Áreas de Depósito	1.158.772 m ²	3.657.828 m ²	1.200.850 m ²	10.810.000 m ²	850 ha	1.608.8520 m ²
Capacidad	85.462 TEUs	954.155 TEUs	823.000 TEUs	1.893.000 TEUs	140.404 TEUs	139.273 TEUs
Superficie de la Zona Franca	477.238 m ²	300.000 m ²	1.200.000 m ²	6.000.000 m ²	719.000 m ²	700.000 m ² (propuesta)

Conocidas las principales magnitud de estas zonas francas, la fase posterior de estudio de posibles ubicaciones de la Zona Franca en la provincia ha conllevado necesariamente un examen de las características del medio físico (riesgos y capacidad de acogida), accesibilidad, tanto para el transporte por carretera como ferroviario, y

sinergias con el tejido industrial existente, como variables clave que permitirán seleccionar cuál de las alternativas es la más apropiada para esta posible implantación.

En este punto, 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, realizando las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria. De este modo, se ha permitido determinar la disponibilidad de parcelas en el interior del puerto con una superficie de aproximadamente 100.000 m². No obstante, esta superficie permite concluir que la Zona Franca no puede situarse íntegramente en el interior del puerto de Alicante dado que se estiman necesarios un total de unos 700.000 m², 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. Bajo esta premisa, se lleva a cabo el análisis del medio físico del territorio en el Área metropolitana Alicante–Elche. El análisis de posibles ubicaciones pasa necesariamente por determinar los riesgos citados (erosión actual, riesgo de deslizamiento y desprendimiento y riesgo de inundación) y la capacidad de acogida del territorio (espacios protegidos, fisiografía y calificación del suelo) de cada una de las alternativas, sin olvidar el análisis de accesibilidad posterior, es decir buscado zonas próximas a las principales vías de comunicación (autovías, autopistas y ferrocarril convencional) y las posibles sinergias empresariales con otras zonas industriales.

El examen minucioso ha permitido seleccionar cuatro posibles ubicaciones, decantándose finalmente por la última al presentar una mejor valoración global de los indicadores de referencia. Las zonas analizadas han sido: (1) Zona cercana al polígono Canastell en Sant Vicent del Raspeig, situado en las cercanías de la A-77, y en el entorno de ferrocarril; (2) Zona de Bacarot, situado al sur del nudo formado por las autovías A-7 y A-31; (3) Zona del Instituto Ferial Alicantino (IFA), situada en las inmediaciones del aeropuerto y entre Alicante y Elche; y (4) Zona noreste del Parque Empresarial de Elche, situada entre la Vía Parque (CV-86) y la autovía A-70.

Teniendo en cuenta el resultado de los análisis, se plantea como zona de ubicación de la Zona Franca un emplazamiento compartido entre el interior del Puerto de Alicante y otro complementario junto al Parque Empresarial de Elche. La ubicación anexa al

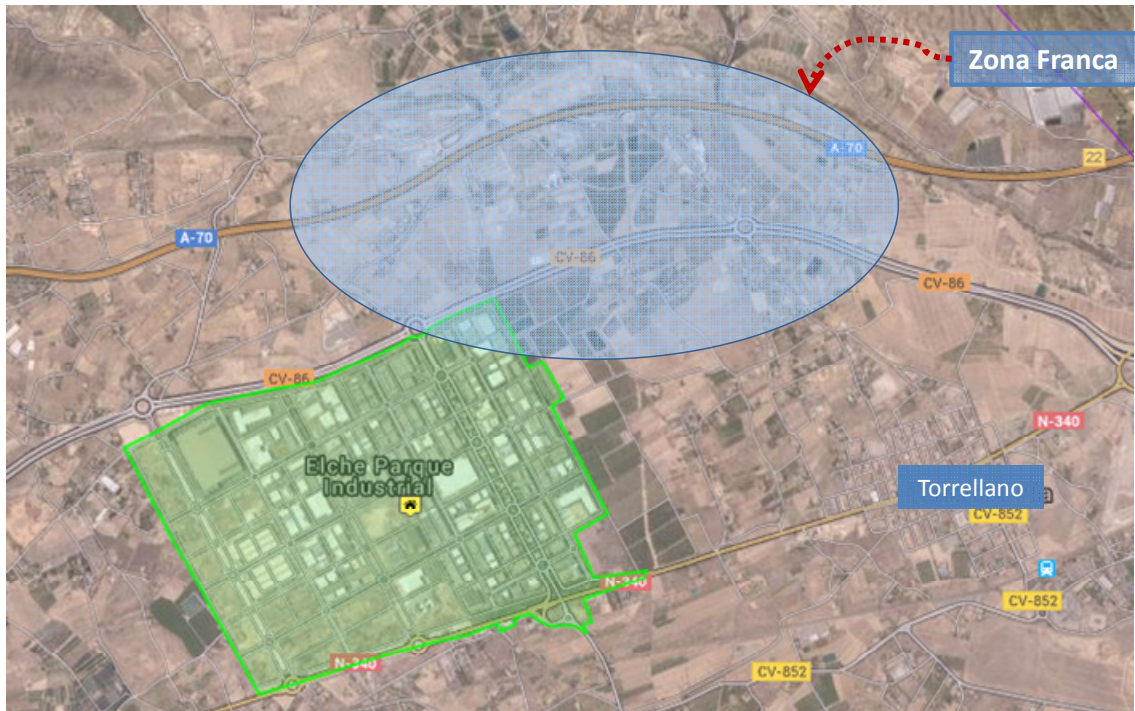
Parque Empresarial viene condicionada por los factores físicos, accesibilidad y entramado industrial, a lo que se suma la apuesta por la potenciación del Área Industrial Alicante-Elche recogida en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

En concreto, la distribución de las superficies que se proponen son: Zona Puerto de Alicante, 100.000 m², y Zona Parque Empresarial de Elche, 600.000 m². En esta zona los terrenos disponibles alcanzan la superficie total de 800.000 m², suficiente para posibles ampliaciones.

El desarrollo de la zona franca requiere, como todo polígono industrial actual, un mínimo de infraestructuras disponibles. Para ello, se demanda, al menos, que cuente con servicios de abastecimiento, pluviales, saneamiento, red eléctrica, red telefónica (fibra óptica) y una red viaria adecuada y estructurada adecuadamente. Sin olvidar que la principal diferencia con un polígono industrial genérico radica en que en las Zonas Francas debe existir un vallado de la misma y un control de acceso.

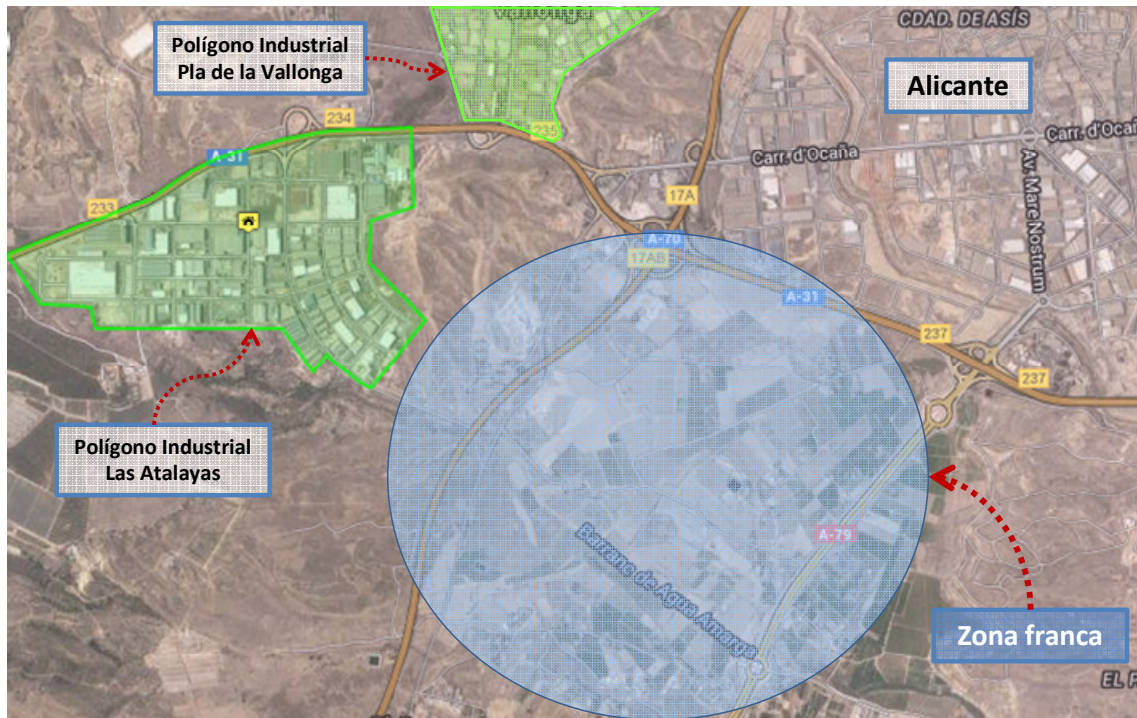
De este modo, la principal inversión necesaria en la realización de la Zona Franca propuesta es la disposición de terrenos, la ejecución de urbanización industrial, el vallado y establecimiento de la zona de aduana.

Como se ha comentado anteriormente, la propuesta se materializa en dos zonas diferenciadas: en el interior del puerto de Alicante que cuenta ya con todas estas infraestructuras y dispone de una superficie aproximada de 100.000 m², y en las inmediaciones del Parque Empresarial de Elche, una nueva zona industrial con una superficie de 600.000 m².



Con los anteriores requisitos, la inversión aproximada a realizar para la nueva zona industrial, al margen de la valoración de la superficie del puerto de Alicante, se establece en unos 27 millones de euros: adquisición de terrenos, 6.500.000 €, Urbanización industrial, 19.500.000 €, y Vallado y zona de aduana, 1.000.000 €.

Como una segunda alternativa a la ubicación de la Zona Franca en el Parque Empresarial de Elche, es la ya analizada y comentada zona de Bacarot, que aunque no se encuentra adyacente a una zona empresarial, podría ser una opción apta y adecuada para la implantación.



Repercusión económica de la creación de la zona franca en la provincia de Alicante.

La repercusión analizada se ha realizado para un escenario de máximos dentro de una postura moderada; a saber, máxima en el sentido de que se plantea para la zona franca el máximo de su ocupación y actividad empresarial desde su inicio, igualmente se alcanzan los objetivos máximos tanto en la recuperación de contenedores tramitados dentro de la provincia como por el propio incremento de actividad del puerto; y de otro lado, desde una postura moderada porque por ejemplo en la zona franca se parte del escenario de ocupación por empresas diversas y en principio con un mix o 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 que se comentarán en la repercusión económica de la zona franca. Además, dado que la ocupación de la zona franca se

realizará de forma progresiva, la repercusión económica seguirá el mismo patrón, computándose en función de dicha ocupación.

No obstante, la rentabilidad final del consorcio de la zona franca dependerá de la gestión de las diversas fuentes tanto de ingresos como de gastos, y teniéndose que ajustar en cada momento a la oferta/demanda de las empresas interesadas, de sus expectativas de facturación, y la rentabilidad y repercusión económica de la zona.

El reconocimiento de un territorio con estas características, como se puede desprender del desarrollo previo, supone un importante flujo económico sobre la provincia que afectará en términos generales a todas sus comarcas. De forma general, las principales acciones económicas vendrán de un lado por el flujo de inversiones directas para la construcción de la propia zona franca y simultáneamente del propio impulso a la propia actividad cotidiana del comercio exterior que de forma permanente incidirá sobre el tejido empresarial y social de Alicante.

Entre las principales acciones de inversión que posteriormente se desarrollarán y que se han apuntado hasta el momento podemos señalar las siguientes: aportación del puerto de Alicante de parcelas para uso empresarial; actuaciones para establecer una segunda zona franca, el área industrial; y actuaciones de construcción de naves industriales.

Por su parte y a partir de las actuaciones anteriores, la provincia estará en condiciones de ampliar y diversificar su tejido empresarial y mejorar el flujo comercial de su aduana, incidiendo todo ello en: una reducción de las cargas tributarias de los aranceles; un incremento de recaudación tributaria, municipal y nacional; un incremento del empleo en el área industrial de la zona franca; y un incremento de actividad en los agentes privados que desarrollan la actividad aduanera (consignatarios y agentes de aduanas).

El análisis de la repercusión económica de la zona franca conlleva en consecuencia la determinación de todos estos movimientos económicos directos que se han indicado así como el conjunto de efectos indirectos e inducidos que todas ellas ocasionan en el tejido productivo del alrededor. Con esta finalidad se empleará la metodología de las tablas input-output, la cual y teniendo presente sus limitaciones se presenta como la más utilizada y útil en estos contextos.

También se realizará 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. Precisamente se comienza por este primer análisis que afecta a la Agencia Tributaria y a las arcas públicas en general:

1.-Reducción de las cargas tributarias de los aranceles. Con los supuestos planteados, los cuales se hacen extensivos al resto de variables de repercusión económica, podríamos estimar que en la zona franca industrial los derechos arancelarios alcanzarían una cifra que estaría en torno a los 6,7 millones de euros; en concreto unos 6.695.160 €, que sería el importe que por un lado dejaría de recaudar la AEAT y por el contrario mejoraría la cuenta de resultado de estas empresas. Para comprender mejor lo que supone este ahorro para las empresas, su importe sería equivalente a lo que destinarían las empresas industriales para contratar a unas 156 personas, es decir, es lo que la empresa pagaría por su sueldo incluido los seguros sociales (considerando un importe medio de unos 43.000€).

2.-Incremento de recaudación por Impuesto de Sociedades e Impuesto de la Renta de las Personas Físicas. Abordamos la incidencia que sobre la recaudación del Impuesto de Sociedades puede tener la creación de la zona franca dado que parte de los ingresos corrientes con los que contará el consorcio vienen precisamente por las cuotas de este impuesto de las empresas allí localizadas. A partir de la estimación de facturación de las empresas instaladas en la zona franca y tomando de otro lado los resultados de la encuesta industrial del INE que los cifra en torno al 3% de la cifra de negocio, y el tipo de gravamen efectivo que según la AEAT es del 14,9% en 2013 para el resultado contable de empresas no grupo, podemos establecer que la cuota tributaria por este impuesto alcanzaría los 5.448.010,11 €.

De otro lado, no podemos olvidar el efecto indirecto e inducido sobre otras empresas, las cuales al incrementar su facturación verán aumentado el pago del impuesto de sociedades. Con ello, habría que tener en cuenta un incremento adicional de recaudación valorado en unos 1.899.639 €.

Finalmente y respecto al incremento de recaudación por el IRPF para la totalidad de puestos de trabajo creados (en la zona franca y en su entorno e igualmente para la construcción de la misma), los salarios medios percibidos y el tipo medio sobre rentas

brutas en dicho impuesto según la AEAT para el 2013 (12,8%), se llegaría hasta los 51.045.780 € de recaudación.

3.- Incidencia sobre la recaudación por impuestos municipales. La constitución de la zona franca, y en concreto el acondicionamiento y creación de las construcciones necesarias para desarrollar la actividad empresarial tendrá una clara incidencia sobre las arcas públicas. Prácticamente las diversas figuras impositivas municipales se verán afectadas por este hecho y claramente tendrán un incremento en la recaudación municipal. Desde una perspectiva temporal la recaudación no será la misma sobre todos los impuestos, pues en unos casos solo incidirá en una sola ocasión (en su creación) mientras en los otros será un incremento periódico en la recaudación municipal. No obstante, es necesario resaltar que la sujeción, exención o bonificación de cada una de las figuras tributarias y con ello los importes que en su caso se pagarían dependen de la configuración final de la propia zona franca y de los criterios de explotación o gestión de la misma. Los principales importes vendrían de:

- Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras: 3.946.950 €
- Impuesto sobre Bienes Inmuebles: 764.523 €
- Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica: 338.980 €

4.- Repercusión del acondicionamiento y cerramiento del terreno. En el punto anterior del análisis idóneo de la ubicación del terreno ya se ha comentado a cuánto ascendería el acondicionar los terrenos de la zona franca fuera del recinto del puerto de Alicante. En este último caso, el puerto, se trata de parcelas que ya están acondicionadas e igualmente el puerto dispone de un perímetro cerrado, por lo que sólo habría que realizar estas actuaciones en los terrenos cercanos al Parque Industrial de Elche. Esta actuación concreta implicaría una actividad global de 38,21 millones de euros y creando unos 469 puestos de trabajo.

5.- Construcción de naves industriales. El desarrollo de la actividad productiva requiere el construir previamente una serie de instalaciones, como naves, oficinas, almacenes, etc. Esta actividad constructiva es imprescindible y a su vez implica un desembolso económico muy elevado. Por ello, junto a la decisión propiamente dicha de localización de la actividad productiva, la construcción de las instalaciones físicas así como la propia maquinaria y tecnología incorporada al proceso productivo supone un análisis concreto. Es evidente que cada actividad productiva presenta sus propios caracteres técnicos, por lo que resulta delicado determinar previamente cuáles

pueden ser esos requisitos técnicos y constructivos sin conocer la actividad a desarrollar. No obstante esta dificultad, sí es posible determinar someramente cual podría ser el importe medio de las construcciones necesarias, distinguiendo no obstante entre aquellas destinadas puramente a la fabricación de aquellas otras de carácter más terciario, las cuales claramente presentan otros componentes constructivos. De forma global, la repercusión alcanzaría los 212,02 millones € y generando unos 2.304 empleos.

6.- Incremento de producción y empleo en la zona franca y entorno. Junto al ahorro fiscal de las empresas instaladas en la zona franca por la no aplicación arancelaria, la propia actividad empresarial generada supone un importante estímulo para la provincia. El volumen total de facturación directa se elevaría hasta los 1.225 millones de euros, que tendría un peso sobre el total provincial del 3,8%. De forma global, tanto el efecto directo por la actividad de la zona franca como el incuestionable efecto indirecto e inducido, la repercusión en facturación alcanzaría los 1.626,83 millones € y los 14.668 empleos.

7.-Incremento de actividad en los agentes privados que desarrollan la actividad aduanera (transitarios-agentes de aduanas). El incremento de actividad que desarrolla la propia zona franca como el incremento o recuperación de mercancías que podrían a partir de ahora tramitarse directamente desde la provincia de Alicante en vez de por otras provincias sin duda generará en estos agentes de aduana-transitarios un importante aumento de su facturación. Si bien, estos agentes pueden operar con cualquier aduana, la práctica de las empresas les lleva a realizar estas acciones con los agentes localizados en la provincia de salida de la mercancía, para que las gestiones sean más rápidas y en su caso puedan atenderse mejor los imprevistos por inspecciones o demoras en las entregas. De forma integral, la repercusión alcanzaría los 25,3 millones € y los 168 empleos.

El resumen de esta repercusión para un escenario de ocupación completa queda sintetizado en la siguiente tabla para el conjunto de la zona franca y su entorno. Posteriormente, se presenta esta misma repercusión atendiendo a una ocupación paulatina, en diez años, de la zona franca (en miles de euros las variables económicas).

Ámbito nacional

Carácter periódico	Recaudación
Derechos Arancelarios	-6.695.160 €
Impuesto de Sociedades (IS) empresas Zona Franca	5.448.010 €
Impuesto de Sociedades (IS) resto de empresas	1.899.639 €
Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF)	51.045.780 €

Ámbito municipal

Carácter único	
Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras	3.946.950 €
Carácter periódico	
Impuesto sobre Bienes Inmuebles	764.523 €
Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica	338.980 €

Repercusión total (directa+indirecta+inducida)	Facturación	Empleo
Carácter único		
Acondicionamiento y cerramiento del terreno	38.210.996 €	469 empleos
Construcción naves industriales	212.024.426 €	2.304 empleos
	250.235.422 €	2.773 empleos
Carácter periódico		
Incremento cifra de negocio de las empresas	1.626.832.769 €	14.668 empleos
Incremento de actividad de transitarios-agentes de aduanas	25.306.203 €	168 empleos
	1.652.138.972 €	14.836 empleos

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10	DIEZ AÑOS
Derechos Arancelarios	670	1.339	2.009	2.678	3.348	4.017	4.687	5.356	6.026	6.695	36.823 €

Recaudación por impuestos estatales

I.S. empresas zona franca	545	1.090	1.634	2.179	2.724	3.269	3.814	4.358	4.903	5.448	29.964 €
I.S. resto de empresas	190	380	570	760	950	1.140	1.330	1.520	1.710	1.900	10.448 €
I.R.P.F. total trabajadores	5.105	10.209	15.314	20.418	25.523	30.627	35.732	40.837	45.941	51.046	280.752 €
Impuestos estatales	5.839 €	11.679 €	17.518 €	23.357 €	29.197 €	35.036 €	40.875 €	46.715 €	52.554 €	58.393 €	321.164 €

Recaudación por impuestos municipales

ICIO	395	395	395	395	395	395	395	395	395	395	3.947 €
IBI	76	153	229	306	382	459	535	612	688	765	4.205 €
IVTM	34	68	102	136	169	203	237	271	305	339	1.864 €
Impuestos municipales	505 €	615 €	726 €	836 €	946 €	1.057 €	1.167 €	1.277 €	1.388 €	1.498 €	10.016 €

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10	DIEZ AÑOS
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	-----------

Repercusión económica total (directa+indirecta+inducida)

Urbanización terreno	3.821	3.821	3.821	3.821	3.821	3.821	3.821	3.821	3.821	3.821	38.211 €
Naves industriales	21.202	21.202	21.202	21.202	21.202	21.202	21.202	21.202	21.202	21.202	212.024 €
Cifra negocio empresas	162.683	325.367	488.050	650.733	813.416	976.100	1.138.783	1.301.466	1.464.149	1.626.833	8.947.580 €
Actividad transitarios	2.531	5.061	7.592	10.122	12.653	15.184	17.714	20.245	22.776	25.306	139.184 €
Total	190.237 €	355.451 €	520.665 €	685.879 €	851.093 €	1.016.307 €	1.181.521 €	1.346.735 €	1.511.949 €	1.677.163 €	9.337.000 €

Repercusión empleo total (directa+indirecta+inducida)

Urbanización terreno	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	469
Naves industriales	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	2.304
Cifra negocio empresas	1.467	2.934	4.400	5.867	7.334	8.801	10.268	11.735	13.201	14.668	80.675
Actividad transitarios	17	34	50	67	84	101	118	135	151	168	926
Total empleo	1.761	3.245	4.728	6.212	7.696	9.179	10.663	12.146	13.630	15.114	84.373