



## **INDICE DEL CONTENIDO.**

**Fecha octubre 2016**

### **1.- INTRODUCCIÓN.**

### **2.- ANTECEDENTES E INFORMES.**

### **3.- LA COMPETITIVIDAD DE LA INDUSTRIA PORTUARIA.**

- 3.1.- Principales factores que influyen en la competitividad de una industria portuaria.

### **4.- CLIENTES, ACTIVIDADES Y NEGOCIOS PORTUARIOS.**

### **5.- LA MEDICIÓN DE LA COMPETITIVIDAD DE LA INDUSTRIA PORTUARIA EN EL PUERTO DE ARRECIFE.**

- 5.1.- Medición de la competitividad de los servicios portuarios.
- 5.2.- Los factores determinantes de la competitividad de la industria portuaria de los puertos de Las Palmas y Arrecife.
- 5.3.- La competitividad de los negocios portuarios en los puertos de Las Palmas y Arrecife.
- 5.4.- Comparación de ingresos con puertos similares.
- 5.5.- Comparación de gastos con puertos similares.
- 5.6.- Comparación del fondo de compensación interportuario con puertos similares.
- 5.7.- Comparación del coste de los servicios portuarios con puertos similares.
- 5.8.- Encuesta. Metodología y resultados.
- 5.9.- Simulación de los ingresos y gastos del puerto de Arrecife dentro de la APLP y siendo una nueva AP.

### **6.- CONCLUSIONES.**

- 6.1.- Conclusiones generales sobre la competitividad de la industria portuaria.
- 6.2.- Conclusiones respecto a la competitividad del puerto de Arrecife en una nueva AP.

### **7.- REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFÍA.**



## 1.- INTRODUCCIÓN.

El enfoque tradicional de los puertos basado en las instalaciones y su capacidad se complementa con el actual en el que se da una mayor importancia a la posibilidad de competir y generar valor añadido a los usuarios y a los clientes (navieras), a los pasajeros y a los dueños de la mercancía.

Nuestra visión es que los puertos y sus industrias portuarias deben de buscar la excelencia en la competitividad para ser útiles a la economía y a la sociedad. Por un lado las infraestructuras son costosas y deben planificarse con mucho tiempo para cumplir con todos los requisitos, incluidos los medioambientales, pero por otro lado, no se debe descuidar que la tecnología y la innovación han conseguido un avance enorme en productividades que ha significado que con las mismas infraestructuras se puede conseguir muchos más movimientos y por tanto capacidad adicional.

Un aspecto a destacar es el efecto escala, la dependencia de la industria portuaria del volumen mínimo de operaciones que facilite la competencia y la competitividad de los distintos servicios y las terminales especializadas.

El Diccionario de la Real Academia Española (DRAE, 2012) recoge dos acepciones: "1. *Capacidad para competir*" y "2. *Rivalidad para la consecución de un fin*". Probablemente, una definición adecuada del término desde el punto de vista del análisis económico requiera alcanzar una fusión de ambas visiones, si bien en la literatura especializada ha predominado hasta el momento la primera acepción frente a la segunda.

Esta aproximación es compartida, al menos parcialmente, por la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), quien define la competitividad como "*la capacidad de las empresas, las industrias, las regiones, las naciones o las regiones supranacionales para generar, con carácter sostenible, mientras están y permanecen expuestas a la competencia internacional, niveles relativamente altos de ingresos de los factores y de empleo de los factores*". En el marco de la OCDE se han desarrollado en los últimos años considerables esfuerzos para sistematizar los diferentes enfoques existentes sobre el fenómeno de la competitividad y resumirlos en una perspectiva integral bajo el concepto de "*competitividad estructural*".

## 2.- ANTECEDENTES E INFORMES.

Los antecedentes e informes que se han considerado son los obrantes en la APLP y los adjuntados en el escrito del Presidente de Puertos del Estado dirigido al Presidente de la APLP el 14 de julio de 2016 R.E. APLP 2016/4859 de 19/7/2016, en el que se dice "*Analizados los informes citados, te ruego me traslades las consideraciones de la APLP que presides sobre este asunto y, particularmente, sobre la incidencia que esta posible*



segregación tendría en la competitividad del puerto, y por tanto, en la evolución de los tráficos. .... analizando razones de viabilidad, funcionalidad y eficacia, desde la óptica de la gestión portuaria, así como la necesaria competitividad para que la evolución de tráficos fuera positiva”.

Conviene al respecto señalar que de conformidad con el artículo 17 a) del TRLPEMM le corresponde a Puertos del Estado, bajo la dependencia y supervisión del Ministerio de Fomento, la competencia sobre la ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación y el control de la eficiencia del sistema portuario, que obviamente debe valorarse en su conjunto en los escenarios de antes y después de una posible segregación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote que se plantea. Haciendo hincapié en la pérdida de sinergias como puede ser el cambio de las tarifas de servicios portuarios.

Se adjunta a dicho escrito los siguientes informes:

- “Análisis de la posible creación de una Autoridad Portuaria de Lanzarote”, informe realizado por Corporación 5 para el Gobierno de Canarias.
- Informe “Lanzaroteport, el camino hacia un puerto sostenible” de la oficina de la Reserva de la Biosfera del Cabildo de Lanzarote.
- Informe “Proyecto Puerto de Arrecife”, presentado como Anexo I Acta Pleno extraordinario del Cabildo de Lanzarote el 23/11/2015.
- “Estudio de viabilidad de la Autoridad Portuaria de Lanzarote (Lanzarote port)” de la Cámara oficial de comercio, industria y navegación de Lanzarote de febrero 2016.

**2.1.- Las conclusiones y recomendaciones del “Análisis de la posible creación de una Autoridad Portuaria de Lanzarote”**, informe realizado por Corporación 5 para el Gobierno de Canarias son:

*“1 La creación de una Autoridad Portuaria que gestione el Puerto de Arrecife de manera autónoma es jurídicamente factible.*

*2 El Puerto de Arrecife es viable económicamente en 2015, considerando los criterios de cualquiera de los tres organismos (Autoridad Portuaria de Las Palmas, PwC y Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Lanzarote).*

*3 La creación de una Autoridad Portuaria que gestione el Puerto de Arrecife ofrece potenciales oportunidades estratégicas que impulsarían en mayor medida el crecimiento del Puerto y de la Isla”*

**2.2.- La conclusión del informe “Lanzaroteport, el camino hacia un puerto sostenible”**, de la oficina de la Reserva de la Biosfera del Cabildo de Lanzarote es:

*“La apuesta por un Ecopuerto se dibuja como un proyecto de equilibrio y corresponsabilidad, que crea una sinergia entre los tres pilares de la Estrategia 2020; economía, sociedad y medio ambiente. Trabajar hacia un modelo de desarrollo*



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

*sostenible es la única vía de desarrollo posible en una Reserva de la Biosfera como la de la isla de Lanzarote.*

*Este documento justifica y confirma la necesidad de poner en marcha proyectos como éste, propuesto por la Cámara de Comercio, donde el esfuerzo hacia la consecución de un puerto sostenible se erige coherente con las metas establecidas por la Estrategia Lanzarote 2020. Para ello se aconseja tener en cuenta las recomendaciones que se hacen en el Anexo I.*

*La reserva de la Biosfera de la isla de Lanzarote, que se caracteriza por marcar y alcanzar retos pioneros, apoya convertir el actual puerto, como ya se hizo en su momento con el aeropuerto de Lanzarote, en una vía de entrada y salida a la isla con miras a un futuro más sostenible para Lanzarote”*

### **2.3.- El resumen y las conclusiones del informe “Proyecto Puerto de Arrecife”, realizado por PWC para el Cabildo de Lanzarote de noviembre de 2015 son:**

*“En base a la información aportada por la Autoridad Portuaria de Las Palmas y según los criterios de reparto de los costes e ingresos especificados anteriormente por cada línea de la cuenta de resultados para los años 2013 y 2014, el Puerto de Arrecife es un Puerto con un resultado positivo para el cierre del año 2014, presentando un incremento de la cifra de resultados con respecto al año 2013”.*

### **2.4.- La síntesis y las conclusiones del “Estudio de viabilidad de la Autoridad Portuaria de Lanzarote (Lanzarote port)” de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Lanzarote de febrero 2016 son:**

*“No existe objeción legal para que se creen nuevas Autoridades Portuarias en España, tras la entrada en vigor del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que regula los Puertos de interés general del Estado, el de Arrecife entre ellos.*

*Hay dos antecedentes recientes en el tiempo de segregación de Puertos de interés general del Estado que han dado lugar a la creación de nuevas Autoridades Portuarias, que son los casos de los Puertos de Avilés y Motril, en Granada. Por lo tanto, no existe objeción sobre el procedimiento a seguir para que se cree una nueva Autoridad Portuaria a través de la segregación de un Puerto de interés general del Estado.*

*Desde la óptica del tráfico portuario, no existe objeción para que el Puerto de Arrecife disponga de su propia Autoridad Portuaria, ya que su volumen es superior al de otros Puertos de interés general del Estado que constituyen por si solos una Autoridad Portuaria.*



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

*Desde la perspectiva de la rentabilidad económica y a la luz de los escasos datos disponibles, tampoco parece haber objeción para que el Puerto de Arrecife cuente con una Autoridad Portuaria propia.*

*Sobre este crucial asunto y piedra angular sobre el que gira el debate sobre las aspiraciones del Puerto de Arrecife, se dispone de la cuenta de resultados aportada por la Autoridad Portuaria de Las Palmas y referidas a los años 2013 y 2014. La información fue publicada en la Web de la Autoridad Portuaria de Las Palmas en noviembre de 2015.*

*Por exigencias del Organismo Público Puertos del Estado, en los últimos ejercicios todas las Autoridades Portuarias españolas han venido realizando un importante esfuerzo de contención de gastos de explotación. Lo mismo viene haciendo la Autoridad Portuaria de Las Palmas. En lo concerniente al Puerto de Arrecife, suponemos que se ha producido un comportamiento similar al conjunto de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, que ha incrementado sus ingresos y reducido sus gastos de explotación.*

*La cuenta de resultados del Puerto de Arrecife aportadas (ejercicios 2013 y 2014) coinciden con las Cuenta Anuales publicadas por el BOE; Resolución de 2 de octubre de 2015, de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2014 y el informe de auditoría. BOE núm. 257, de 27 de octubre de 2015.*

*En relación con la cuenta de resultados del Puerto de Arrecife, la hipótesis que maneja este estudio es que se están dando las siguientes cuatro circunstancias, o alguna de ellas:*

- 1. Se están imputando altos gastos de personal.*
- 2. Se están imputando altos gastos de explotación.*
- 3. Se están imputando altas amortizaciones del inmovilizado.*
- 4. Se están imputando altos gastos financieros.*

*Todo ello se verá con más detalle en el capítulo correspondiente. No obstante, la conclusión preliminar es que el Puerto de Arrecife no es deficitario sino que es económicamente viable.*

*Por lo tanto, en el Puerto de Arrecife se dan todos los requisitos exigibles para disponer de una Autoridad Portuaria. Debe anotarse que a la hora de plantear cambios en la organización portuaria estatal en Canarias hay que escuchar obligatoriamente a la Comunidad Autónoma, pues debe emitir con carácter previo un informe no vinculante.*

*A modo de conclusión y como ya sucediera en los casos de los Puertos de Avilés y de Motril, además de las cuestiones legales, económicas y de otro orden, nos encontramos ante un anhelo de emancipación de hondo calado y que, por eso mismo, llegaría a ocasionar conflictos que requerirán una solución procedente de las Administraciones e Instituciones Públicas.*

*El Estudio también afronta diferentes aspectos del contexto general en el que se desenvuelve el Puerto de Arrecife, como sería el imperativo legal de los Puertos alcanzar*



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

*la rentabilidad dentro del sistema portuario español, y la manera cómo opera un mecanismo de equilibrio denominado Fondo de Compensación Interportuario, que viene recogido en el propio cuerpo normativo del TRLPMM.*

*De otro lado, se aborda la situación actual de los Puertos españoles tras la crisis y su pérdida de competitividad, así como el dilema planteado entre segregaciones o fusiones portuarias. No se elude la influencia del “pleito insular” y el centralismo provincial en las aspiraciones del Puerto de Arrecife, y se explicita la postura tradicionalmente ha mantenido la Autoridad Portuaria de Las Palmas ante las demandas surgidas desde Lanzarote.*

*Asimismo, se prospecta el futuro de los Puertos y el potencial de Lanzaroteport como nuevo sector de desarrollo económico, y no sólo como una mera puerta de entrada y salida de mercancías por vía marítima. Tras realizar un análisis DAFO al Puerto de Arrecife, se examinan sus potenciales recursos económicos, los usos y concesiones hoy existentes en la Zona de Servicio del Puerto y, por último, los límites, la tendencia del futuro y los nuevos ámbitos de negocio de Lanzaroteport.*

*Finalmente, se describe como podría ser la composición de los órganos de gobierno de Lanzaroteport, y cuáles serían sus funciones”*

Otro antecedente a considerar es la **Orden HAP/583/2012, de 20 de marzo**, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2012, por el que se aprueba **el plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal**. BOE 24 DE MARZO DE 2012, del que se destaca lo siguiente:

*“La aplicación de estos principios muestra, en el presente Acuerdo, un sector público empresarial y fundacional caracterizado por:*

- Una reducción relevante de entidades, que se obtiene extinguiendo filiales que se integran en la matriz; fusionando sociedades o fundaciones con objeto análogo; acelerando los procesos de liquidación ya iniciados y extinguiendo entidades cuya pertenencia al sector público no se justifica por razones de interés público y cuya actividad requiere aportaciones presupuestarias. En los supuestos de extinción de filiales se evita su liquidación bien mediante la transmisión en bloque del patrimonio, conforme al artículo 53 de la Ley 3/2009, de 3 de abril, de modificaciones estructurales; o bien mediante cesión global de su activo y pasivo, en los supuestos en que la matriz es una entidad pública, de acuerdo con el artículo 81.2 y 89.2 de la misma Ley.*
- Una mejor utilización de las capacidades públicas de supervisión y control, situando a las empresas –en función de sus características– y a las fundaciones dependiendo de los organismos que puedan desarrollar más efectivamente la supervisión.*
- Una reducción de gastos en que incurre el sector público empresarial y fundacional derivada de la reducción efectiva de gastos de estructura; de la limitación de*



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

*retribuciones resultante del Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades; y de la introducción de principios de racionalización en la contratación de bienes y servicios.*

*La vocación del presente Acuerdo de Consejo de Ministros no se agota con las medidas específicas que incorpora, sino que debe considerarse como un marco de actuación que permita profundizar en el proceso que inicia, promoviendo la unificación de la supervisión financiera de todo el sector público empresarial estatal y la realización en su caso de las reformas normativas precisas.*

*ACUERDO....Tercero.*

*Corresponde a cada Ministerio, respecto de las sociedades mercantiles dependientes afectadas, coordinar la ejecución de este Acuerdo llevando a cabo entre otras las siguientes medidas:*

- a) Autorizar los planes de redimensionamiento, previo informe del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas cuando estos tengan impacto presupuestario.*
- b) Impulsar los procedimientos de desinversión previstos en el anexo VI, presentando una propuesta de procedimiento de desinversión para su autorización, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.*
- c) Impulsar los procesos de liquidación.*
- d) Impulsar a la mayor brevedad posible las reformas normativas que, en su caso, resulten necesarias para dar cumplimiento a este Acuerdo.*

*Corresponde a cada Ministerio, respecto de cualesquiera sociedades que dependan del mismo, implantar sistemas de racionalización del gasto, mediante la fijación de criterios de contratación y la contratación centralizada de sistemas tecnológicos, servicios financieros, viajes y otros bienes o servicios que se definan por cada Ministerio.*

*Igualmente se adoptarán por los Ministerios, respecto de cualesquiera sociedades que dependan de los mismos, instrucciones sobre dietas por desplazamientos, gastos de representación, régimen de viajes u otras actividades que generen ahorro de costes de funcionamiento, ajustándose en su caso a lo dispuesto en el Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades”*



### 3.- LA COMPETITIVIDAD DE LA INDUSTRIA PORTUARIA.

*“Ganar competitividad en el sector portuario se debe a reducir costes, aumentar en eficiencia y calidad y ganar en fiabilidad; es decir, ganar en productividad. Para ello es necesario que se impliquen todos los agentes, entes, organismos, asociaciones y administraciones relacionados con el sector portuario”* (Informe anual de competitividad de Puertos del Estado, 2013).

*“La internacionalización de las economías genera flujos crecientes de mercancías que traspasan las fronteras nacionales. La mayor parte de estos movimientos dan como resultado una organización espacial que responde a los retos de competitividad. Para ello se hace necesaria una especialización cada vez mayor. La adaptación de los puertos y los sistemas de conectividad, en los que están inmersos son esenciales para su competitividad”* (González Laxe y Novo Corti, 2012).

Los puertos altamente competitivos y eficientes permiten alcanzar los objetivos fundamentales que son la mínima contribución al coste generalizado del transporte en las cadenas en las que se integran y la máxima contribución a la generación de valor añadido para los clientes y la sociedad, fidelizando clientes que inviertan en el puerto en una fábrica (refinería, acerería, etc.) y generando tráfico cautivo.

También se han de considerar los objetivos microeconómicos, que son el máximo nivel de tráfico diversificado y la autosuficiencia económica, incluyendo las inversiones, con los ingresos que obtienen las Autoridades Portuarias por precios públicos o tasas por la prestación de servicios y las concesiones de suelo público. La moderna gestión portuaria aumenta la competitividad y el valor para el cliente gracias a la diferenciación por especialidad (servicios), innovación, vinculación del cliente por proximidad (puerto seco); la flexibilidad o capacidad de adaptación a las necesidades del cliente (trato personalizado). Los activos tangibles (infraestructuras y superestructuras), los servicios y los activos intangibles (muy relevantes), la especialización y la innovación, las estrategias de atracción de clientes y la diferenciación de sus competidores.

Partiendo de la definición de **competitividad** del primer apartado “la capacidad o habilidad específica de una empresa, una institución o un país para competir vendiendo sus bienes o servicios en rivalidad con otros productores, ya sea atrayendo nuevos consumidores o clientes o manteniendo los ya existentes”, la competitividad de un puerto sería la capacidad o habilidad específica de sus empresas e instituciones para competir vendiendo sus operaciones y servicios con calidad, en rivalidad en



distintos mercados, afectando a la economía local, la regional, al cluster-empresarial portuario y a los usuarios y clientes directos del puerto.

Una vez definida la competitividad portuaria, en el siguiente apartado se tratará sobre la competencia en puertos, para después analizar los principales factores que influyen en la competitividad de un puerto y los clientes, actividades y negocios portuarios. En el concepto de competitividad destacan los siguientes elementos relacionados con la innovación: (1) el énfasis en la innovación como factor central del desarrollo económico, (2) una organización empresarial capaz de activar los potenciales de aprendizaje e innovación en todas las áreas operativas de la empresa, y (3) redes de colaboración orientadas a la innovación y apoyadas por diversas instituciones en un contexto con capacidad para fomentar la innovación.

Se ha de tener en cuenta que incluso cuando las condiciones de un mercado impiden la rivalidad efectiva (en contextos de monopolio y/o regulación) existe competitividad al tener **capacidad de competir**, ya que, aunque las empresas buscan generar el mayor beneficio, este debe ser compatible con un mayor valor añadido y mayores beneficios para la sociedad, y con mejores productos y servicios a sus clientes, o a precios más bajos, para garantizar la continuidad. Esta doble dimensión considera tanto la competitividad por el lado de la oferta como por el lado de la demanda. El lado de la demanda (relación empresa-cliente) está siempre presente en el concepto de competitividad, pero el lado de la oferta aparece cuando además existe rivalidad (relación empresa-rivales).

Cuando hay **competencia (rivalidad)** en un mercado, una empresa está incentivada a mejorar su competitividad (vía reducción de costes o mejora de la calidad o la variedad de sus productos y servicios) con el objetivo de no perder cuota de mercado frente a los rivales o de ganar nuevos clientes a costa de ellos. Cuanto mayor sea la competencia entre las empresas, mayores serán los incentivos para buscar esta "**competitividad por el lado de la oferta**".

Si no hay competencia (por ejemplo, un monopolio), una empresa también necesita mejorar su competitividad si desea atraer nuevos clientes (crecer), evitar que estos desaparezcan (por ejemplo, en circunstancias de crisis) y garantizar la continuidad de las condiciones regulatorias existentes. De nuevo, la forma de hacerlo es vía costes (precios) o calidad/variedad. Esta "necesidad" de ganar **competitividad por el lado de la demanda** será mayor cuanto mayor sea la presión de asociaciones de usuarios, etc., pero siempre debe existir porque si una empresa monopolista no busca ganar competitividad a medio y largo plazo su actividad económica se estancará, cambiarán las condiciones regulatorias e incluso podrá ser sustituida por otra empresa.

Por todo ello, **la competitividad**, desde la perspectiva microeconómica, se puede definir como **la capacidad o habilidad específica de una empresa, una institución**



**o un país para competir vendiendo sus bienes o servicios en rivalidad con otros productores, ya sea atrayendo nuevos consumidores o clientes o manteniendo los ya existentes.**

Una vez definida la competitividad de una empresa, se procede a concretar los principales **factores** que influyen en ella, a tener en cuenta en su **medición**, tanto directa como indirectamente. De las tradicionales ventajas comparativas, basadas en costes y o precios, se ha evolucionado hacia las ventajas competitivas. Las nuevas teorías del comercio internacional evalúan la competitividad atendiendo no solo a los precios (costes relativos) sino también a otros factores controlables por las empresas basadas en los productos y en los procesos.

Existen instituciones que reflejan **índices comparativos de competitividad**, entre las que destaca el índice de competitividad global del Foro Económico Mundial que valora a nivel de país la calidad de las instituciones, la infraestructura física, la estabilidad macroeconómica, la seguridad, el capital humano, la eficiencia de los mercados de bienes, financiero y de trabajo, la disponibilidad de tecnología, la apertura y tamaño de los mercados, sofisticación de los negocios y la innovación.

La importancia de los distintos factores macroeconómicos, sectoriales y empresariales dependerá de las características del entorno de la empresa, si bien, las ventajas del país ya no constituyen una fuente competitiva relevante, al no aportar una diferenciación sustancial entre las empresas. El análisis empresarial considera que la capacidad de gestión y organización interna genera ventajas de competitividad según su eficiencia, recursos y capacidades distintivas internas. Esta visión más **microeconómica** de la competitividad parte de la premisa de que, aunque la competitividad de las empresas se ve influenciada por los factores externos de tipo nacional y sectorial, éstas poseen un margen de maniobra amplio, concibiendo la empresa como un conjunto de tecnologías, conocimientos y capacidades que se generan y amplían con el tiempo. Por tanto, los esfuerzos más importantes para elevar la competitividad deben efectuarse a nivel de empresa. El problema se centra en identificar los recursos capaces de proporcionarle una ventaja competitiva sostenible a largo plazo, muy relacionados, en general, con la innovación.

#### **FACTORES QUE OBSTACULIZAN LA COMPETITIVIDAD.**

Numerosas instituciones y autores proponen un conjunto de factores que estimulan u obstaculizan la competitividad. En la literatura hay muchos factores que influyen en la **competitividad**, recogidos y clasificados por distintos autores a efectos de su medición, siendo muy variables en función del prisma bajo el cual se mira y mide la competitividad. Las clasificaciones más significativas de dichos factores son las siguientes: (1) La UNTACD distingue entre la competitividad estática tradicional hasta 1970 y la dinámica del enfoque estructural innovador (1992), (2) la consideración de



los enfoques macroeconómico y microeconómico (Otero et al, 2004) distinguiendo el control por parte de la empresa (Juárez, 2001 y 2002; Martín, Westgren y Van Duren, 1991), (3) el dinamismo del control y la estrategia (Paolino, 1995), factores adicionales a los tradicionales que eran los costes y los precios (Solé, 2008), (4) los factores sistémicos, sectoriales y los que diferencian a las empresas. Los sistémicos se relacionan con el contexto económico y social del país en cuestión y afectan a todos los sectores y empresas. Los sectoriales se relacionan con las características de cada sector que describen el funcionamiento o el patrón de competencia imperante en el mercado.

Entre los factores que **obstaculizan la competitividad** destacan la dificultad de financiación, la desfavorable coyuntura económica, el alto grado de burocratización, la falta de una política de innovación, la escasez de formación y especialización, los incentivos insuficientes y el intervencionismo de la Administración Pública. En Europa (Consejo Europeo de Lisboa de marzo de 2000) se han propuesto una serie de medidas correctoras para aumentar la competitividad como son la eliminación de los obstáculos al comercio de servicios en el mercado interior y el comercio internacional, el aumento de la competencia en los servicios relacionados con la empresa (telecomunicaciones y de transporte aéreo), la modernización de las administraciones públicas, la garantía de formación permanente y la actualización de cualificaciones, el apoyo a la integración de la TIC en los procesos empresariales, el impulso de la I+D y la innovación en los servicios relacionados con la empresa, la instauración de norma voluntarias y de un método único de notificación de los activos inmateriales, la elaboración de indicadores de calidad y la mejora del nivel de formación y del análisis económicos especialmente mediante mejores estadísticas de servicios, y el apoyo institucional.

## **LA COMPETENCIA EN PUERTOS.**

Los puertos analizan continuamente estrategias con el objeto de alejarse de sus competidores, desarrollando y aplicando estrategias alternativas para atraer a más clientes o a clientes con un mayor potencial de negocio hacia el puerto. Las autoridades portuarias podrán intervenir en la competencia por determinados tráficos actuando en la regulación, planificación e incentivación, o bonificaciones de sus tasas o tarifas (Pontent y Silva, 2009).

La innovación en el transporte y los puertos, especialmente la utilización de contenedores, y los cambios estructurales con economías de escala, integración de empresas y mejora de costes han aumentado la competitividad entre puertos y modos de transporte. Los avances tecnológicos en la logística y en el transporte intermodal, junto con la globalización y la liberación económica, tanto en la producción de bienes y servicios de transporte como en su consumo, han cambiado radicalmente el entorno portuario, exigiendo mayor eficiencia, valor añadido, capital y tecnología, generando



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

economías de escala y ampliando el abanico de puertos al crecer la elasticidad de la demanda de sus servicios y reducir el dominio de mercado y la cautividad (Trujillo y Nombela, 1999; Winkelmanns, 2003; Velarde, 2005; García y Sánchez, 2006; Pontet y Silva, 2009, entre otros).

Tradicionalmente, la literatura económica ha reconocido tres formas principales de introducir competencia en el sector del transporte (Meyer, 1959; Verhoeff, 1981; De Langen y Pallis, 2006; Cabrera et al, 2015; entre otros): Competencia por el mercado, competencia entre mercados y competencia en el mercado. Aplicando dicha clasificación a los puertos según la experiencia española en la materia se presenta la siguiente tabla. La tipología de fuentes de competencia en puertos.

<b>Tabla Fuentes de competencia en puertos</b>		
Por el puerto	Entre puertos	En el puerto
Sistema de concesiones	Tráfico de trasbordos	Tráfico cautivo
	Puertos <i>gate</i>	Puertos pequeños
	Regiones de influencia	
Fuente: Cabrera et al, 2015		

En primer lugar, las concesiones son la principal fuente de competencia por el puerto. Los principales riesgos que se asumen en dichos contratos son (Cabrera et al, 2015): el de la construcción (sobrecostos de las infraestructuras), el financiero, el riesgo sobre ingresos (errores de predicción de demanda) y el regulatorio.

En segundo lugar, la competencia entre puertos o servicios portuarios se refiere a la competencia con puertos cercanos con características similares y en los que el hinterland portuario se solapa. Se destaca la competencia por el tráfico de trasbordos de grandes navieras que operan en líneas regulares de larga distancia con puertos con fuertes niveles de competencia, y terminales con alta competitividad en tiempo y en precio, compitiendo tanto con “puertos vecinos”, como con otros grandes *hubs*. Otra de las fuentes de competencia es la proveniente de aquellos grandes puertos que compiten por ser puerta de entrada de importantes zonas comerciales (conocidos como puerto *gate*).

Primero, la **competencia interportuaria**, los puertos compiten entre si, por el hinterland, por ser puerto de trasbordo en el Mediterráneo central, o como puerta de entrada de las mercancías a las ricas zonas centroeuropeas. La competencia interportuaria se produce entre operadores y puertos diferentes en un mercado imperfecto porque una mejor relación entre la calidad y el precio en los servicios portuarios puede no ser suficiente para atraer determinados tráficos en el área de influencia (*hinterland*), dependiendo tanto de efectos directos como indirectos (García y Sánchez, 2006; Pontet y Silva, 2009).



Los factores que intervienen en la competencia interportuaria (Navas, 2003) se asocian a la situación geográfica del puerto, a las condiciones físicas e infraestructurales del puerto y a sus condiciones de explotación. La competencia interportuaria (entre puertos) se da principalmente entre terminales privadas especializadas. La competencia entre puertos aparece preferentemente en los tráficos de mercancía general, contenedores y muy especialmente en el transbordo. La competencia interportuaria difiere según según las características del tráfico pudiendo tener carácter de “cautivo” o “semicautivo” debido a que la demanda por producción y/o consumo se genera en el propio puerto o en sus inmediaciones (graneles sólidos y líquidos – refinería).

Las principales investigaciones publicadas sobre competencia interportuaria basan sus conclusiones, y tienen sus limitaciones, en encuestas realizadas sólo a algunos consignatarios y armadores acerca de sus preferencias en la selección de un puerto. La alternativa es analizar el resultado efectivo de la elección de todos los clientes en la selección de los puertos (García y Sánchez, 2006).

Por último, la **competencia intraportuaria**, que es la que se produce entre operadores y prestadores de servicio de un mismo puerto por conseguir un determinado tráfico y por el suministro de servicios tales como la estiba, el almacenamiento, el pilotaje, el dragado, ó la limpieza dentro de un puerto (Hoffmann, 1999).

Los conceptos fundamentales en la competencia intraportuaria de servicios y operaciones dentro de un puerto son el **umbral mínimo de tráfico** que posibilita la competencia según las características del puerto y la tipología de tráfico, la **regulación** de los servicios y las operaciones a efectos de fomentar la competencia, las subvenciones cruzadas que tienen por objeto la diversificación y si posible falta de rentabilidad de un operador que signifique baja productividad por falta de inversiones.

La competencia en el puerto se centra en la liberalización de los servicios portuarios y la introducción de competencia en los mismos (libertad de entrada y salida de operadores). La **liberalización de servicios** y la creciente aparición de operadores privados de empresas estibadoras hace que dentro de un mismo puerto exista competencia entre sus diferentes terminales de carga. La autoridad portuaria y las empresas líderes en cada sector impulsan a la Comunidad Portuaria en la mejora de la eficiencia y en el fomento de la *competencia intraportuaria* en las operaciones, la calidad y la fiabilidad de los servicios y el tiempo de estancia del buque en puerto, reduciendo costes, evitando prácticas monopolísticas, regulando precios máximos, etc. Destaca la competencia por el tráfico cautivo entre terminales y la competencia en puertos pequeños en los que solo se admite una terminal para atender el tráfico cautivo. Hace años, cuando las comunicaciones terrestres eran más deficientes alrededor de cada puerto se extendía un hinterland cautivo que difícilmente podía



plantearse el acceso a otras infraestructuras portuarias que no fuesen las más próximas.

Se producen distorsiones por la no internalización de los costes de inversión en las tarifas que aplican las Administraciones y las Autoridades Portuarias por la provisión de infraestructura. Esta distorsión puede mejorar la posición competitiva del transporte marítimo respecto de otros modos de transporte o respecto a otros puertos (Navas, 2003). Además, los puertos compiten con otros centros de intercambio y transferencia de mercancías, zonas de actividades logísticas e incluso con otros centros industriales y de producción.

Por ejemplo, el éxito del **puerto de Amberes** ha sido atribuido por sus propios gestores a su continua atención en procurar que siempre hubiera más de un operador de manipulación de mercancías para los tráficos principales, si bien, en la mayoría de los puertos del mundo hay una sola empresa con terminal de contenedores con sistema multioperador que es menos eficiente, que solo se justificaría como una medida de evitar monopolios en casos muy particulares, como puede ser el de un puerto en una isla, sin competencia y con poco volumen (Hoffmann, 1999). Si un puerto tiene suficiente volumen y más de una terminal, se pueden otorgar diferentes terminales a distintos operadores que competirían por los clientes (cargadores y armadores).

**La competencia entre los puertos y los modos de transporte** ha aumentado debido a los cambios estructurales del mercado, especialmente la utilización de contenedores (Estrada, 2007), la integración de las empresas y la eficacia de la intervención de los intermediarios (transitarios) reduciendo el riesgo, aumentando la coordinación y mejorando los costes. La competencia de los otros modos de transporte, el aéreo, el terrestre por carretera y ferrocarril, los oleoductos y los gaseoductos. A este respecto la política europea favorece el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) usando cadenas intermodales y descongestionando cuellos de botella en carreteras. La Unión Europea ha impulsado el *short sea shipping* como integración de medios de transporte incluyendo un tramo marítimo para descongestionar la carretera y beneficiar impactos ambientales. Además de integrarse verticalmente con otros elementos de la cadena de transporte, los puertos se están integrando, cada vez más, horizontalmente, formando redes internacionales de puertos que cooperan entre sí (o que son propiedad de la misma organización) compartiendo tecnología, control de costes, beneficios y calidad.

### **3.1.- PRINCIPALES FACTORES QUE INFLUYEN EN LA COMPETITIVIDAD DE LA INDUSTRIA PORTUARIA.**

En este apartado se definen los principales factores que influyen en la competitividad de la industria portuaria, diferenciando entre aquellos que no dependen de su actuación (exógenos) y que incluso obstaculizan la competitividad, de aquellos en los



que se puede actuar (endógenos) para impulsar la competitividad. Para ello se parte de la definición general de factores de competitividad y se concretan específicamente para la industria portuaria.

### **FACTORES ENDÓGENOS DE COMPETITIVIDAD.**

Los factores endógenos, además de permitirnos medir la competitividad de una industria portuaria, también le permiten impulsarla directamente, ya que se puede generar crecimiento de la competitividad con una buena gestión. Entre los parámetros de la competitividad de una industria portuaria en los que éste puede influir directamente (endógeno) destacan los recogidos en la siguiente tabla.

<b>Tabla .- Principales factores endógenos de competitividad.</b>	
Características del producto y del servicio	El mínimo coste generalizado.
	Calidad en gestión, control y eficiencia de las operaciones y servicios.
La conducta y estrategia de la empresa.	La máxima contribución a la generación del valor añadido para los clientes y la sociedad.
	La innovación y la especialización: los requerimientos específicos de cada tipo de tráfico y las terminales portuarias existentes (cautivas) y potenciales.
Fuente: Elaboración propia.	

#### **Características del producto y del servicio.**

El estudio efectuado por el Comité de Puertos de la Unión Europea en 1998 refleja que para los principales *mega carriers* el 75% de sus decisiones de elección de un puerto, se centran en la calidad y disponibilidad de servicios y solo el 20% en precios y tarifas y 5% en el resto.

#### **4.- CLIENTES, ACTIVIDADES Y NEGOCIOS PORTUARIOS.**

Los puertos comerciales tienen una labor fundamental en el tráfico mundial de mercancías y no son ajenos a la competencia entre éstos para atraer el mayor número de clientes que les reporten los beneficios económicos necesarios para seguir invirtiendo en su desarrollo y ser, de esta forma, cada vez más atractivos para realizar en ellos las actividades logísticas necesarias (Couceiro et al, 2013).



La gran variedad de usuarios con que cuenta un puerto provoca que existan múltiples criterios de preferencia que pueden determinar la elección en la utilización de éste para la carga y descarga de mercancías, así como las posibles escalas que puedan ser requeridas, en detrimento de otras requeridas (Rúa Costa, C., 2006). Puesto que hay diferentes usuarios de los puertos (navieros, cargadores,...) también hay múltiples criterios de preferencia. Es un tema de discusión quién es el cliente del puerto. En la siguiente tabla se detallan los criterios de preferencia.

<b>Tabla.- Criterios de preferencia y elección de un puerto.</b>
✓ El criterio del naviero, que basándose en una estrategia global, encauza el tráfico de mercancía por unas determinadas rutas comerciales en detrimento de otras.
✓ Los gestores del comercio internacional o transitarios pueden decidir, en base a un criterio de costes, recurrir a un puerto u otro para realizar el tráfico de mercancía.
✓ Los gestores del comercio internacional o transitarios pueden decidir, en base a un criterio de costes, recurrir a un puerto u otro para realizar el tráfico de mercancía.
✓ Los grandes importadores y exportadores de mercancía pueden decidir por cuál de los puertos prefieren que se produzcan sus intercambios comerciales. En el caso de importadores o exportadores minoritarios, son los transitarios los que suelen decidir la vía de entrada y salida de mercancías.
Fuente: Couceiro et al, 2013

En efecto, el naviero al establecer una ruta marítima encamina la mercancía hacia unos puertos en concreto en detrimento de otros, para lo cual se basará en una estrategia global. Los transitarios, gestores del transporte internacional, pueden decidir, en función básicamente del conjunto de costes (incluyendo el transporte terrestre), enviar por un puerto u otro la mercancía. Por último, en ciertos casos el exportador o importador o los grandes fabricantes, si tiene peso suficiente (caso de SEAT o El Corte Inglés, por ejemplo), pueden decidir los puertos de entrada y salida de sus productos (en el caso de pequeños importadores y exportadores la decisión queda habitualmente en manos del transitario).

Por tanto, los principales clientes del puerto son los propios navieros, los usuarios y los intermediarios. Un puerto competitivo, integrado en las cadenas logísticas, se orienta hacia el cliente y es flexible, adaptándose rápidamente a los cambios del mercado y de sus clientes, consiguiendo las máximas ventajas competitivas con la cooperación de puertos, reduciendo el coste generalizado de la cadena logística. Los demandantes de servicios de transporte exigen capacidad, flexibilidad, tiempo y coste (Navas, 2003).

Langen (2003) distingue cinco grupos principales de actividades en los puertos, que influyen en la competitividad de un puerto: la manipulación de la carga (cargar y



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

descargar barcos, operaciones de la terminal), la atención al buque (el practicaaje, el remolque y el amarre), el transporte (facilitar el movimiento de mercancías marítimo y terrestre), la logística (añaden valor a los productos transportados: almacenaje, empaquetado, mezclado,..), la manufactura (refino, producción de productos químicos, plantas de acero,..) y el comercio (de productos almacenados (crudo, cereal,..).

Los puertos se especializan en las actividades relacionadas con la llegada de mercancías y barcos. Las principales autoridades portuarias de Europa que históricamente han sido responsables de la provisión y la gestión de todas las infraestructuras y servicios del puerto (nodos estáticos) han pasado a responsabilizarse de la provisión de servicios logísticos flexibles, con importantes e independientes operadores privados de terminales especializadas dentro del modelo más extendido de puerto arrendador de infraestructuras y suelo de dominio público.

Dichos operadores privados de terminales especializadas generan negocios específicos de la industria portuaria, que incluyen cada uno de ellos algunas de las actividades especificadas por Langen, y que dependen de cada puerto, de sus posibilidades y necesidades. Los negocios portuarios se clasifican según la tipología recogida en la siguiente tabla.

<b>Tabla. Tipología de los negocios portuarios.</b>	
Industria auxiliar.	Bunkering.
	Provisiones.
	Reparaciones.
Pesca.	Fresca.
	Congelada.
Carga y descarga.	Contenedores y transbordos.
	Carga y descarga, incluyendo carga convencional a granel.
Pasajes y cruceros.	Pasajes.
	Cruceros.
Logística y distribución.	Logística.
	Almacenes: consolidación.
Negocios específicos.	
Fuente: elaboración propia.	

Los **clientes** de la **industria auxiliar** a los barcos (dos negocios preferentes): **Bunkering y provisiones** (gases, agua, alimentos, hielo, suministros); y **reparaciones** (astilleros, reparaciones a flote y submarinas) son potencialmente todos los barcos que vienen a los puertos que en algún momento necesitan combustible o reparaciones.



Los **clientes** de la **pesca**, distinguiendo entre fresca y congelada son: los clientes de la pesca **fresca** son mayoristas, distribuidores, puestos de mercado, supermercados, tiendas especializadas y consumidores. El pescado se suele comprar en lonjas que son unas instalaciones cubiertas especializadas para recibir subastar y entregar el pescado y el marisco. Los clientes de la pesca congelada son los mismos que los de la pesca fresca, si bien los mayoristas y distribuidores pueden disponer de almacenes con instalaciones de frío para su mantenimiento.

Los **clientes** de los **transbordos, carga y descarga, incluyendo carga convencional a granel** son: los de transbordos y carga y descarga de contenedores son las navieras que tienen líneas regulares operando en los puertos de Arrecife y en Las Palmas. Respecto a la carga convencional a granel los clientes son las terminales especializadas en cada puerto, que en principio son diferentes en los dos puertos pero que coinciden en algunos casos.

Los **clientes** de la **Pasajes y cruceros** son las navieras ferries-oro (pasajeros y vehículos) y las de cruceros que tienen líneas regulares entre puertos.

Los **clientes** de la **Logística y distribución** (almacenes) son los dueños de la carga que llegan a acuerdos con las navieras para su transporte. Los dueños de la carga están muy dispersos y si no negocian directamente con las navieras, o sus representantes los consignatarios, pueden hacerlo a través de los transitarios.

Los **clientes** de los **negocios específicos** son las industrias específicas (ejemplo la maderera en Uruguay, etc...)

## **5.- LA MEDICIÓN DE LA COMPETITIVIDAD DE LA INDUSTRIA PORTUARIA EN EL PUERTO DE ARRECIFE.**

### **Breve descripción de los puertos de Las Palmas y Arrecife.**

Los puertos de Las Palmas destacan por sus importantes infraestructuras como los principales puertos del Atlántico Medio encontrándose en la ruta de los continentes europeo, africano y americano, y cercanos a los ricos caladeros africanos y a las plataformas petrolíferas del golfo de Guinea.

El puerto de Las Palmas está situado en la ciudad de las Palmas de Gran Canaria y en la isla de Gran Canaria, es el puerto principal de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, que también gestiona el resto de infraestructuras portuarias de interés general en la isla de Gran Canaria, que son el puerto de Salinetas y el puerto de Arinaga, y en la isla de Fuerteventura el puerto de Puerto del Rosario y en la isla de Lanzarote el puerto de Arrecife. A continuación se presenta una foto general del puerto de Las Palmas.



Foto general del puerto de Las Palmas.



Fuente: <http://www.palmasport.es>

El Puerto de Las Palmas es, sobre todo, un puerto internacional que combina su tráfico de importación y exportación destinada, fundamentalmente al consumo local canario, con el tráfico de mercancías en tránsito internacional, con la prestación de todo tipo de servicios a la escala de buques (reparaciones, avituallamiento y otros), con el pasaje y las embarcaciones de recreo. Es el primer centro distribuidor de mercancías de Canarias y uno de los más importantes de España. El Puerto de Las Palmas está conectado con 180 puertos de los cinco continentes a través de una treintena de líneas marítimas. Se le conoce como la gran estación de combustible del Atlántico por el millón y medio de toneladas de productos petrolíferos que se suministran anualmente, unas tres toneladas cada minuto. El tráfico de contenedores es el primero de África Occidental. Dispone del mayor centro de reparaciones navales de la zona, con polivalencia para realizar operaciones a flote de supertanques, varar buques de hasta 30.000 toneladas, así como para atender embarcaciones deportivas (yates). Es un puerto tradicional en la ruta de los cruceros turísticos, con un volumen



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

de más de un millón de pasajeros, entre turistas y tráfico doméstico. Dispone del mayor puerto deportivo de canarias, con 1232 atraques de capacidad.

Foto general del puerto de Arrecife.



Fuente: <http://www.palmasport.es>

### **Resultados Económicos de Los Puertos de Las Palmas y de Arrecife.**

Los principales datos de económicos del año 2015 y 2014 de los puertos de Las Palmas (excluidos Arinaga y Salinetas) y Arrecife se detallan en las tablas siguientes.



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

En dichos cuadros se puede observar que las cifras del puerto de Las Palmas son del orden de 10 veces más que el puerto de Arrecife y que el puerto de Arrecife es deficitario según los datos de contabilidad analítica de la APLP, a pesar de la reducción de los gastos de estructura y de la disminución del efecto escala.

<b>Tabla .- Resultados económicos de los puertos de LP y Arrecife dentro de la APLP.</b>		
<b>Año 2015 (en miles de €)</b>	<b>Las Palmas</b>	<b>Arrecife</b>
Importe neto cifra de negocios	57.919 m€	5.900 m€
Otros ingresos de explotación	6.424 m€	1.317 m€
(gastos de personal)	(11.408) m€	(1.896) m€
(Otros gastos de explotación)	(19.728) m€	(4.214) m€
(Amortización Inmovilizado)	(20.941) m€	(3.115) m€
Subvenciones	3.871 m€	806 m€
Excesos de provisiones	3.506 m€	0 m€
(Deterioro y enajenaciones)	(1.448) m€	45 m€
Otros Resultados	1.327 m€	75 m€
<b>RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>19.522 m€</b>	<b>(1.083) m€</b>
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>1.472 m€</b>	<b>67 m€</b>
<b>RESULTADO</b>	<b>20.994 m€</b>	<b>(1.017) m€</b>
Fuente: APLP, 2016		

Los principales datos de económicos del año 2014 de los puertos de Las Palmas y Arrecife se detallan en la tabla.

<b>Tabla .- Resultados económicos de los puertos de LP y Arrecife dentro de la APLP.</b>		
<b>Año 2014 (en miles de €)</b>	<b>Las Palmas</b>	<b>Arrecife</b>
Cifra de negocios	56.648 m€	5.488 m€
Otros ingresos	6.622 m€	488 m€
(gastos de personal)	(10.962) m€	(1.692) m€
(Otros gastos de explotación)	(14.618) m€	(1.576) m€
(Amortización Inmovilizado)	(20.199) m€	(3.206) m€
Subvenciones	4.532 m€	725 m€
Exceso de provisiones	0	0
(Deterioro y enajenaciones)	465 m€	35 m€
Otros Resultados	0	0
<b>RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>22.489 m€</b>	<b>262 m€</b>
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>(8.271) m€</b>	<b>(708) m€</b>
<b>RESULTADO</b>	<b>14.219 m€</b>	<b>(446) m€</b>
Fuente: <a href="http://www.palmasport.es">http://www.palmasport.es</a>		



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

Los datos de la contabilidad analítica de la APLP desagregada en sus cinco puertos en el año 2015.y 2014 se pueden ver a continuación:



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

	Autoridad Portuaria	Recinto Portuario de Las Palmas (A)	Dársena Deportiva (B)	Puerto de Las Palmas A + B	Puerto del Rosario	Puerto de Arrecife	Puerto de Salinetes	Puerto de Arinaga
	(Debe) Haber	(Debe) Haber	(Debe) Haber	(Debe) Haber	(Debe) Haber	(Debe) Haber	(Debe) Haber	(Debe) Haber
	2015	2015	2015	2015	2015	2015	2015	2015
Ver nota 1	<b>1. Importe neto de la cifra de negocios</b>							
	67.639.878,04	54.824.294,13	3.084.489,77	57.918.783,90	2.589.950,86	5.900.481,45	505.182,51	724.479,22
	<b>A. Tasas portuarias</b>							
	63.634.755,68	51.948.193,60	2.594.766,94	54.542.960,54	2.409.298,74	5.479.163,25	493.019,44	710.313,71
	a) Tasa de ocupación							
	19.743.977,18	16.970.324,18	799.236,67	17.769.670,85	1.106.753,00	1.106.753,00	145.434,11	210.585,54
	b) Tasas de utilización							
	36.249.806,90	28.678.359,82	1.447.797,21	30.126.157,03	1.771.088,58	3.867.702,10	163.088,53	321.770,56
	1. Tasa del buque (T1)							
	19.081.271,50	16.182.360,28	0,00	16.182.360,28	809.563,08	1.756.192,71	43.137,27	290.018,16
	2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T5)							
	1.544.639,19	916,93	1.447.545,23	1.448.462,16	73.971,40	22.205,63	0,00	0,00
	3. Tasa del pasaje (T2)							
	5.006.397,83	3.484.784,15	0,00	3.484.784,15	553.566,96	1.170.046,72	0,00	0,00
	4. Tasa de la mercancía (T3)							
	10.352.443,47	8.795.454,03	0,00	8.795.454,03	533.030,24	874.567,57	119.951,26	29.440,37
	5. Tasa de la pesca fresca (T4)							
	38.849,52	4.551,24	0,00	4.551,24	0,00	33.912,90	0,00	385,28
	6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T6)							
	224.205,39	210.293,09	251,98	210.545,07	957,00	10.776,57	0,00	1.926,75
	c) Tasa de actividad							
	6.158.816,91	5.072.241,57	259.183,21	5.331.424,78	179.554,72	388.799,16	182.120,00	76.918,25
	d) Tasa de ayudas a la navegación							
	1.482.154,69	1.227.258,03	88.449,85	1.315.707,88	47.121,66	115.908,99	2.376,80	1.039,36
	<b>B. Otros ingresos de negocio</b>							
	4.004.122,36	2.886.100,83	489.722,83	3.375.823,36	180.652,12	421.318,20	12.163,07	14.165,61
	a) Importes adicionales a las tasas							
	483.615,19	439.533,58	470,16	440.003,74	3.171,82	40.439,63	0,00	0,00
	b) Tarifas y otros							
	3.520.507,17	2.446.566,95	489.252,67	2.935.819,62	177.480,30	380.878,57	12.163,07	14.165,61
	<b>3. Trabajos realizados por la empresa para su activo</b>							
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	<b>5. Otros ingresos de explotación</b>							
	8.019.623,47	6.276.882,70	146.754,55	6.423.637,26	232.447,94	1.316.825,23	21.891,73	24.821,31
Ver nota 5.A	a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente							
	1.179.624,77	927.469,61	20.628,62	948.098,23	81.658,57	116.172,93	21.577,43	12.117,60
Ver nota 5.B	b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio							
	42.584,08	25.326,96	803,26	26.130,22	1.626,44	14.662,65	314,30	450,48
Ver nota 5.C	c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas							
	1.865.698,03	1.704.156,55	109.267,08	1.813.423,63	9.427,20	42.847,20	0,00	0,00
Ver nota 5.D	d) Fondo de Compensación Interportuario recibido							
	4.931.716,59	3.619.929,58	16.055,59	3.635.985,18	139.735,73	1.143.742,45	0,00	12.253,23
Ver nota 6	<b>6. Gastos de personal</b>							
	-14.792.515,11	-11.000.379,98	-377.881,98	-11.408.261,96	-1.278.494,16	-1.896.811,38	-33.011,62	-175.946,00
	a) Sueldos, salarios y asimilados							
	-10.767.026,62	-8.064.395,07	-266.313,38	-8.332.709,05	-918.315,46	-1.366.638,03	-24.035,92	-125.328,17
	b) Indemnizaciones							
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	c) Cargas sociales							
	-4.025.488,49	-2.965.984,91	-109.568,00	-3.075.552,91	-360.168,70	-530.173,25	-8.975,70	-506.17,83
	d) Provisiones							
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ver nota 7	<b>7. Otros gastos de explotación</b>							
	-26.160.733,02	-19.574.084,58	-153.512,72	-19.727.597,30	-1.000.288,59	-4.214.469,91	-618.612,94	-599.764,28
Ver nota 7.A	a) Servicios exteriores							
	-14.105.882,83	-11.816.376,38	-206.901,84	-12.023.878,22	-705.671,43	-1.375.852,42	-7.060,33	-53.400,44
	1. Reparaciones y conservación							
	-6.888.299,72	-6.284.592,38	-58.714,76	-6.343.307,14	-117.871,37	-999.203,96	-1.933,24	-31.994,00
	2. Servicios de profesionales independientes							
	-1.151.570,34	-1.245.502,46	-119.215,18	-1.364.717,64	-49.111,37	-132.783,32	-2.041,17	-2.916,96
	3. Suministros y consumos							
	-1.196.819,43	-820.080,79	-7.814,33	-827.895,12	-112.598,52	-242.350,89	-0,00	-13.974,90
	4. Otros servicios exteriores							
	-4.529.173,34	-3.466.800,76	-21.157,57	-3.487.958,33	-426.090,28	-607.514,24	-3.085,92	-4.524,57
Ver nota 7.B	b) Tributos							
	-1.375.710,97	-842.786,26	-422,67	-843.209,03	-102.644,41	-37.886,10	-49,07	-391.922,36
Ver nota 7.C	c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales							
	593.878,98	1.314.143,35	89.215,19	1.403.358,54	-13.309,21	-72.464,63	-592.093,39	-131.612,33
Ver nota 7.D	d) Otros gastos de gestión corriente							
	-8.456.279,88	-5.834.789,20	-11.733,09	-5.848.012,99	-89.137,21	-2.509.449,40	-4.590,92	-6.580,06
Ver nota 7.E	e) Aportación a Puertos del Estado art. 11.1.b) Ley 48/2003							
	-1.245.758,32	-1.040.979,50	-23.670,31	-1.064.649,81	-47.927,54	-110.644,67	-9.261,71	-13.274,59
Ver nota 7.F	f) Fondo de Compensación Interportuario aportado							
	-1.511.000,00	-1.352.696,49	0,00	-1.352.696,49	-11.598,79	-108.172,69	-5.557,52	-2.974,50
Ver nota 8	<b>8. Amortizaciones del inmovilizado</b>							
	-27.144.717,08	-20.091.399,45	-849.789,71	-20.941.189,15	-1.997.727,17	-3.114.981,88	-23.660,47	-1.067.158,41
Ver nota 9	<b>9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras</b>							
	5.045.665,76	3.834.665,25	36.562,32	3.871.227,57	368.479,44	805.958,75	0,00	0,00
Ver nota 11.A	<b>10. Exceso de provisiones</b>							
	4.333.191,81	3.485.048,74	20.733,46	3.505.782,20	3.940,05	0,00	818.849,21	4.620,35
Ver nota 11.B	<b>11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado</b>							
	-1.552.834,99	-1.321.392,15	-126.295,17	-1.447.627,33	-31.860,57	-45.347,04	5.300,87	-123.995,01
Ver nota 11.A	a) Deterioros y pérdidas							
	761.544,86	637.529,99	14.334,83	651.864,83	29.025,11	67.006,85	5.608,93	8.039,14
Ver nota 11.B	b) Resultados por enajenaciones y otras							
	-2.314.379,85	-1.958.922,14	-140.570,01	-2.099.492,15	-60.885,68	-21.653,81	-308,06	-132.034,15
Ver nota Otros resultados	<b>Otros resultados</b>							
	1.744.135,57	1.327.453,63	0,00	1.327.453,63	282.008,73	74.537,25	60.135,86	0,00
Ver nota Otros resultados	a) Ingresos excepcionales							
	1.744.135,57	1.327.453,63	0,00	1.327.453,63	282.008,73	74.537,25	60.135,86	0,00
Ver nota Otros resultados	b) Gastos excepcionales							
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	<b>A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+B+9+10+11)</b>							
	17.130.694,45	17.741.088,30	1.781.120,52	19.522.208,82	-831.533,46	-1.083.113,36	736.075,16	-1.212.942,71
Ver nota 12.B	<b>12. Ingresos financieros</b>							
	2.750.634,66	2.217.372,91	26.678,44	2.244.051,35	304.164,45	115.658,43	82.096,16	4.664,26
	a) De participaciones en instrumentos de patrimonio							
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	b) De valores negociables y otros instrumentos financieros							
	2.750.634,66	2.217.372,91	26.678,44	2.244.051,35	304.164,45	115.658,43	82.096,16	4.664,26
	c) Incorporación al activo de gastos financieros							
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ver nota 13.A	<b>13. Gastos financieros</b>							
	-4.161.000,04	-3.432.512,89	-69.561,25	-3.502.074,14	-153.325,47	-332.822,33	-32.163,79	-140.614,11
Ver nota 13.B	a) Por deudas con terceros							
	-3.729.274,13	-3.151.867,35	-66.626,63	-3.228.493,99	-124.905,48	-311.440,01	-26.069,65	-37.365,00
Ver nota 13.B	b) Por actualización de provisiones							
	-422.725,91	-270.645,53	-2.934,62	-273.580,15	-18.419,99	-21.382,32	-6.094,14	-103.249,11
Ver nota 14	<b>14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros</b>							
	3.194.246,83	2.669.173,79	60.693,00	2.729.866,79	122.890,93	283.703,81	23.747,94	34.037,35
Ver nota 14	<b>16. Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros</b>							
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	a) Deterioros y pérdidas							
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	b) Resultados por enajenaciones y otras							
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	<b>A.2. RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)</b>							
	1.783.881,45	1.454.033,81	17.810,19	1.471.844,00	273.729,92	66.539,72	73.680,21	-101.912,50
	<b>A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)</b>							
	18.914.575,90	19.195.122,11	1.798.930,71	20.994.052,83	-557.803,55	-1.016.573,64	809.755,47	-1.314.855,21
	<b>17. Impuesto sobre beneficios</b>							
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	<b>A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3-17)</b>							
	18.914.575,90	19.195.122,11	1.798.930,71	20.994.052,83	-557.803,55	-1.016.573,64	809.755,47	-1.314.855,21

(imprimir en A3)



#### NOTA 1

En el Importe Neto de la cifra de negocios, se incluyen las cuantías de las tasas y tarifas facturadas a los distintos recintos portuarios en función del origen de los mismos.

#### NOTA 5 A

Ingresos accesorios y otros de gestión corriente.

Este epígrafe incorpora ingresos por arrendamientos, por servicios, por recargos de facturas, por venta de buques y por incautación de avales por importes de 123.311 €, 774.850 €, 84.919 €, 10.701 € y 185.311 € respectivamente. Asignados a los distintos recintos portuarios en función del origen de los mismos.

#### NOTA 5 B

En la cuenta 74001 – Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio. – Incorpora una estimación para los distintos recintos portuarios de 24.906 € de la Fundación Tripartita.

En la cuenta 7461 – Donaciones y legados transferidos al resultado del ejercicio. – Corresponde al traspaso a resultados de las subvenciones por un importe total de 29.355,25 € distribuidos a los distintos recintos portuarios en función de la localización de los activos subvencionados.

#### NOTA 5 C

En la cuenta 753001 – Ingresos traspasados al resultado por concesiones. – Corresponde a ingresos obtenidos por reversión de concesiones para cada uno de los recintos portuarios identificados según el titular de la concesión o autorización revertida.

#### NOTA 5 D

Se ha calculado en base a lo que dice el artículo 159, del Real Decreto Legislativo



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Puertos del estado y de la Marina Mercante por lo que se ha utilizado como indicador la suma del importe de la cuenta 622 – Reparaciones, conservación y mantenimiento, mas certificados por obras realizadas.

El indicador porcentual resultante es:

PUERTOS:	P1	P2	P3	P5	P6	P7	TOTAL IMPORTE
IMPORTE DE GASTOS EN MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS Y SEÑALES MARÍTIMAS.	5.072.502,96	77.939,81	1.410.787,31	0,00	130.687,85	17.794,88	<b>6.709.712,81</b>
IMPORTE CERTIFICACIONES:	24.392.671,82	1.059.468,42	7.898.943,85	0,00	0,00	81.942,88	<b>33.433.026,97</b>
<b>TOTAL:</b>	<b>29.465.174,78</b>	<b>1.137.408,23</b>	<b>9.309.731,16</b>	<b>0,00</b>	<b>130.687,85</b>	<b>99.737,76</b>	<b>40.142.739,78</b>
<b>REPARTO PORCENTUAL</b>	73,40%	2,83%	23,19%	0,00%	0,33%	0,25%	<b>100,00%</b>

Observamos que, en el caso del Puerto de Arrecife, el indicador base de distribución es del 23,19%. Ello es consecuencia de las cifras de certificaciones por obras realizadas. Las mismas representan una cuantía muy relevante que va más allá de la capacidad propia de financiación del Puerto y de su capacidad de generación neta de recursos propios.

Mencionar, que en la Analítica Portuaria, se ha realizado un cambio de criterio respecto al ejercicio 2014, en el cual, se estimó la cifra del Fondo en base a la Facturación. La modificación se consideró oportuno para ajustar las cifras a tenor de lo que se menciona como criterio de cálculo, en el artículo artículo 159, del Real Decreto Legislativo 2/2011.

En la tabla siguiente, expresamos un comparativo de criterios 2014 y 2015 y las diferencias correspondientes:



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

Fondo compensación recibido.			
	Criterio 2014	Criterio 2015	Diferencia
Las Palmas	4.121.036,77	3.619.929,58	-501.107,19
Pto. Rosario	189.735,89	139.735,73	-50.000,16
Pto. Arrecife	438.020,88	1.143.742,45	705.721,57
Pto. Salinetas.	36.665,33	0,00	-36.665,33
Dársena Deportiva	93.706,19	16.055,59	-77.650,59
Pto. Arinaga	52.551,53	12.253,23	-40.298,30
<b>totales</b>	<b>4.931.716,59</b>	<b>4.931.716,59</b>	<b>0,00</b>

Observamos que, el Recinto Portuario más beneficiado es el correspondiente al Puerto de Arrecife, por importe 705.721 euros. El recinto portuario más perjudicado por el cambio de criterio, es el correspondiente al Puerto de Las Palmas, por importe - 501.107 euros.

NOTA 6

Los gastos de personal, han sido obtenidos según las cifras de plantilla neta por recintos portuarios. Sobre la misma, se realizó un ajuste estimativo de dedicación del personal de los servicios centrales, en base a criterios varios, y dependiendo del tipo de funciones de apoyo realizados , al resto de recintos portuarios.

A continuación mostramos tablas de cálculo y criterios utilizados:

CUADRO RESUMEN ORGANIGRAMA 1

PLANTILLAS MEDIAS		Las Palmas		D.E.M.		Arinaga		Salinetas		Arrecife		Fuerteventura		Totales		
Código Centro de Coste de P.P.EE.	Descripción Centro de Coste de P.P.EE.	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio	A.P	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio
17101	Servicios de control y vigilancia (guardamuelles)		79,66		7,00		3,00				26,09		19,48	135,23		135,23
17103	Servicios de coordinación y control del tráfico de las operaciones	1,00	20,00								2,00		2,00	25,00	1,00	24,00
21101	General de señales marítimas		4,00										2,00	6,00		6,00
22101	Mantenimiento		1,34		12,00						1,00			14,34	1,34	13,00
24101	Prevención y control de emergencias	1,00	7,00											8,00	1,00	7,00
41101	Dirección y administración de apoyo directo a explotación.		7,00		34,00									41,00	7,00	34,00
41102	Dirección y administración general		1,00		39,00						1,00			41,00	1,00	40,00
41104	Departamentos Autoridad Portuaria		16,34		33,00					1,00		1,00		51,34	18,34	33,00
<b>Totales:</b>		<b>28</b>	<b>229</b>		<b>7</b>		<b>3</b>			<b>1</b>	<b>30</b>	<b>1</b>	<b>23</b>	<b>322</b>	<b>30</b>	<b>292</b>
			<b>256</b>		<b>7</b>		<b>3</b>			<b>31</b>	<b>24</b>					<b>322</b>



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

CUADRO RESUMEN ORGANIGRAMA 3

PLANTILLAS MEDIAS		Las Palmas		D.E.M.		Arinaga		Salinetas		Arecife		Fuerteventura		Totales		
Código Centro de Coste de P.P.E.E.	Descripción Centro de Coste de P.P.E.E.	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio	A.P.	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio
17101	Servicios de control y vigilancia (guardamuelles)		79,86		7,00		3,00				26,09		19,48	135,23		135,23
17103	Servicios de coordinación y control del tráfico de las operaciones	1,00	20,00							2,00		2,00		25,00	1,00	24,00
21101	General de señales marítimas		1,91		0,26		0,13		0,13		0,91		2,85	6,00		6,00
22101	Mantenimiento	1,16	11,48	0,02	0,07	0,01	0,03	0,01	0,03	0,08	1,23	0,06	0,16	14,34	1,34	13,00
24101	Prevención y control de emergencias	0,84	5,85	0,02	0,13	0,01	0,07	0,01	0,05	0,09	0,62	0,04	0,27	8,00	1,00	7,00
41101	Dirección y administración de apoyo directo a explotación.	6,51	30,05	0,06	0,46	0,03	0,26	0,02	0,18	0,27	2,13	0,12	0,92	41,00	7,00	34,00
41102	Dirección y administración general	0,84	33,25	0,02	0,67	0,01	0,37	0,01	0,26	0,09	4,11	0,04	1,35	41,00	1,00	40,00
41104	Departamentos Autoridad Portuaria	14,87	29,84	0,08	0,08	0,05	0,07	0,03	0,03	2,06	2,72	1,25	0,47	51,34	18,34	33,00
<b>Totales:</b>		<b>25</b>	<b>212</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>40</b>	<b>1</b>	<b>27</b>	<b>322</b>	<b>30</b>	<b>292</b>
		237		9		4		1		42		29			322	



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

PLANTILLAS MEDIAS		Las Palmas		D.E.M.		Arinaga		Salinetas		Arrecife		Fuerteventura		Totales		
Código Centro de Coste de PP.EE.	Descripción Centro de Coste de PP.EE.	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio	A.P	Personal Fuera de Convenio	Personal dentro de Convenio
17101	Servicios de control y vigilancia (guardamueller)															
17103	Servicios de coordinación y control del tráfico de las operaciones															
21101	General de señales marítimas		-2,09		0,26		0,13		0,13		0,91		0,65			
22101	Mantenimiento	-0,18	-0,52	0,02	0,07	0,01	0,03	0,01	0,03	0,08	0,23	0,06	0,16			
24101	Prevención y control de emergencias	-0,16	-1,15	0,02	0,13	0,01	0,07	0,01	0,05	0,09	0,62	0,04	0,27			
41101	Dirección y administración de apoyo directo a explotación.	-0,49	-3,95	0,06	0,46	0,03	0,26	0,02	0,18	0,27	2,13	0,12	0,92			
41102	Dirección y administración general	-0,16	-5,75	0,02	0,67	0,01	0,37	0,01	0,26	0,09	3,11	0,04	1,35			
41104	Departamentos Autoridad Portuaria	-1,47	-3,36	0,08	0,08	0,05	0,07	0,03	0,03	1,06	2,72	0,25	0,47			
<b>Totales:</b>		<b>-2,47</b>	<b>-16,82</b>	<b>0,19</b>	<b>1,66</b>	<b>0,11</b>	<b>0,93</b>	<b>0,08</b>	<b>0,68</b>	<b>1,59</b>	<b>9,72</b>	<b>0,50</b>	<b>3,83</b>			
		-19		2		1		1		11		4				

### BASES DE CÁLCULO

**Cuadro organigrama 1 :** Plantilla media dentro de convenio ( fijos + contratados) y fuera de convenio, facilitados por de recursos humanos, distribuidos por las diferentes áreas y departamentos de la APLP.

**Cuadro organigrama 3 :** Plantilla media cedidos del Puerto de Las Palmas al resto de los recintos portuarios. El procedimiento de distribución se ha realizado en base a multiplicar la plantilla media del puerto de las Palmas de cada una de las celdas (según el departamento y el tipo de personal) por el porcentaje de reparto que a cada recinto portuario le corresponde en función de la facturación total, excepto los relacionados con el área de infraestructura e ingeniería, para ello la fórmula empleada ha sido la plantilla media por el porcentaje de reparto de las certificaciones y los relacionados con mantenimiento y señales marítimas se ha calculado en base la plantilla media del puerto de Las Palmas por el porcentaje de distribución de nº de faros y balizas.

**Diferencia cuadro organigrama 1 - cuadro organigrama 3 :** Plantilla media del puerto de Las Palmas con dedicación al resto de los recintos portuarios.

FACTURACIÓN TOTAL			FAROS Y BALIZAS					Total	
PTOCAN	IMPCAN01	% D4	Porcentaje imputación 4281 - Las Palmas excluido Deportivo	Porcentaje imputación 4282 - Rosario	Porcentaje imputación 4283 - Arrecife	Porcentaje imputación 4205 - Salinetas	Porcentaje imputación 4206 - Deportivo		
4281	57.120.078	83,56%	44	15	21	3	6	3	92
4282	2.629.855	3,85%							
4283	6.071.236	8,88%							
4205	508.204	0,74%							
4206	1.298.825	1,90%							
4207	728.396	1,07%							
	68.356.594	100,00%							
			44	15	21	3	6	3	92
			47,83%	16,30%	22,83%	3,26%	6,52%	3,26%	100,00%

DATOS MEMORIA WEB AP: Capítulo 2.2.8 o 2.2.9 RELACIÓN DE FAROS Y BALIZAS Y PLANOS ESQUEMÁTICOS.

CERTIFICACIONES							
	PUERTOS:						TOTAL
	1	2	3	5	6	7	
<b>CERTIFICACIONES</b>	24.392.672	1.059.468	7.898.944			81.943	33.433.027
<b>%</b>	<b>72,96%</b>	<b>3,17%</b>	<b>23,63%</b>			<b>0,25%</b>	<b>100,00%</b>
<b>CERTIFICACIONES D4</b>	375.389,85	16.304,64	121.560,42			1.261,06	514.515,96
						<b>TOTAL CERTIFICACIONES</b>	<b>33.947.543</b>
<b>CERTIFICACIONES después de D4</b>	24.768.062	1.075.773	8.020.504			83.204	33.947.543
<b>%</b>	<b>72,96%</b>	<b>3,17%</b>	<b>23,63%</b>			<b>0,25%</b>	<b>100,00%</b>



## NOTA 7

Revisión de los gastos de explotación de Arinaga, año 2015 a diferencia respecto a 2014:

- 1) Tributos provisión IBI Puerto de Arinaga: 391.852,03. No existe partida específica en el año 2014.
- 2) Dotación especial por pérdida de créditos comerciales en Arinaga 2015 por importe 131.612,33.
- 3) En el año 2014, hay una des-dotación de provisiones de tráfico por importe: 2.998.039 euros, que se estimó para el Puerto de Arinaga, una reducción de gastos por este concepto de 37.900 euros.
- 4) Reasignación de gastos por servicios de otras profesiones por control de calidad de aguas (Puerto de Las Palmas y Puerto de Arinaga) al Puerto de Las Palmas, por importe: 45.530,44 euros.

La totalidad supone 607.000 que justifican la diferencia 2015-2014 en el Puerto de Arinaga.

## NOTA 7 A

Incorpora los gastos correspondientes a cada uno de los recintos portuarios en función del origen de los mismos y de distribución de determinados gastos realizados por los servicios centrales en función de la finalidad de los mismos.

## NOTA 7 B

"PREVISIÓN IBIS RECURRIDOS -EJERCICIO 2015 .

Ayuntamiento de Las Palmas --737.153,69 €--Importe total de las liquidaciones que ya han sido resueltas por el Ayto. de Las Palmas, pero ha sido recurridas ante el TEAM, por tratarse de valores anulados. Las liquidaciones de los valores no anulados han sido pagadas en periodo voluntario Ayuntamiento de Agüimes --391.852,03 -- garantizado mediante aval bancario.



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

Ayuntamiento de Arrecife --22.557,22 €--El resto de liquidaciones no han sido giradas por haberse anulado los valores catastrales, desconociendo el importe de las mismas. Las liquidaciones cuyos valores no han sido anulados se han pagado en periodo voluntario. Ayuntamiento de Puerto del Rosario --102.496,33 € --Este ayuntamiento nunca ha resuelto los recursos de reposición presentado contra las liquidaciones . Previsión 2015 -incluyendo el importe garantizado 1.254.059,27 €

Previsión 2015 -descontando el importe garantizado 862.207,24 €

### NOTA 7 C

Importes correspondientes a la dotación y desdotación de provisiones por reversiones recogidas en la cuenta 79410 REVERSION DETERIORO DE CRÉDITOS.POR OPERACIONES COMERCIALES.

### NOTA 7 D

\* En los 2.509.449,40 € en el Puerto de Arrecife, se incluye la provisión de la reclamación de " AGUA VIVA ", por importe 2.389.313,66 €.

\* Puerto Calero : no está provisionado. No tenemos cuantía posible de provisión.

### NOTA 7 E

Importe atribuido a cada uno de los puertos en función de la facturación de la totalidad de la Autoridad Portuaria., en base a las cifras obtenidas por operaciones efectivamente realizadas en el año 2015, por tanto, detrando aquellas cuantías correspondientes a ejercicios anteriores, facturadas en el ejercicio 2015.

### NOTA 7 F

Para el cálculo del Fondo de compensación inter-portuario aportado por recintos portuarios, se aplica lo que dice el artículo 159, del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Puertos del estado y de la Marina Mercante, en los apartados 3ª y 3b.

Ello supone un cambio de criterio respecto a la cuantificación realizada en el año 2014, el cual se efectuó en base al importe de facturación de la tasa T1 Tasa del Buque.



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

A continuación cuadro comparativo de criterios 2014 y 2015:

<b>Fondo compensación aportado.</b>			
	<b>Criterio 2014</b>	<b>Criterio 2015</b>	<b>Diferencia</b>
Las Palmas	1.348.308,99	1.352.696,49	4.387,51
Pto. Rosario	43.701,24	41.598,79	-2.102,44
Pto. Arrecife	113.639,85	108.172,69	-5.467,16
Pto. Salinetas.	0,00	5.557,52	5.557,52
Dársena Deportiva	2.225,09	0,00	-2.225,09
Pto. Arinaga	3.124,84	2.974,50	-150,33
<b>totales</b>	<b>1.511.000,00</b>	<b>1.511.000,00</b>	<b>0,00</b>

Observamos que no existe efectos relevantes.

### NOTA 8

Amortización del Inmovilizado.-

Cuantías asignadas a los distintos recintos portuarios en función del análisis efectuado y su clasificación del inmovilizado de la Autoridad Portuaria.

### NOTA 9

Los importes corresponden a traspaso a resultados de ejercicio de las subvenciones obtenidas por obras en los distintos recintos portuarios.

### NOTA 11 A

En la cuenta 791 – Reversión por inmovilizado material -Está incorporado el exceso por depreciación de los vehículos mafis 124 , 125, 126 y 127, así mismo se incorpora un exceso por depreciación de grúas. Y por ultimo una estimación de la aplicación por deterioro 2015 de los distintos activos de la Autoridad Portuaria.

En la cuenta 7901 – Reversión por deterioro del inmovilizado intangible, incorpora los importes para cada uno de los recintos portuarios estimados por reversión de elementos del inmovilizado intangible.

### NOTA 11 B

En la cuenta 6711 – Perdidas procedentes del inmovilizado material – Se incorpora en



el Puerto de las Palmas un importe de 2.468.786,52 € correspondientes a la reclasificación contable por pérdida-baja del Dique de la Esfinge 2ª Fase.

Y el resto de las cuantías a los recintos portuarios correspondientes según clasificación de los distintos movimientos contables en función de su finalidad.

En la cuenta 7711 – Beneficios procedentes del inmovilizado material – Se incorpora los ingresos obtenidos por la venta de vehículos mafis 124, 125, 126 y 127 por importe de 30.000 €, además de los ingresos obtenidos por la venta de las grúas FEEDER por un importe de 108.840 €, sumando estas operaciones 138.840 €

### NOTA Otros resultados

Ingresos excepcionales por exceso de provisión en la tasa T3 : Mercancías, y por exceso de las provisiones de la Tasa ATAEE " Adaptación Tasa Actividad Económicas".

### NOTA 12 B

Los 2.750.634, 66 euros, corresponde a ingresos de créditos a largo plazo, ingresos por intereses de demora, otros ingresos por imposiciones a plazo y otros ingresos financieros. Esta última partida es la más relevante, por importe de 2.051.332,62 euros, en la cual está provisionado 1.779.438,11 euros por exceso provisionado en la tasa T3 Mercancía.

### NOTA 13 A

Incorpora los intereses de deudas con entidades de créditos a largo plazo. Este medio de financiación externo tiene como finalidad , por una parte, la financiación de la actividad de la explotación portuaria y por otra, la financiación de las distintas obras, en los distintos recintos portuarios.

Para valorar desde un punto de vista analítico la carga financiera que supone para los distintos recintos portuarios, se ha utilizado como indicador la agregación de las cifras de facturación neta y de certificaciones por puertos.



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

Los coeficientes obtenidos son los siguientes:

	%
Las Palmas	84%
Pto. Rosario	4%
Pto. Arrecife	9%
Pto. Salinetas.	1%
Dársena Deportiva	2%
Pto. Arinaga	1%
	100%

### NOTA 13 B

Los 422.725,91 € de la cuenta " 660000000 -GASTO FRO POR ACTUALIZ. DE PROVISION " corresponden a la provisión por actualización de las fras del I.B.I. De los que 127.185.03 € corresponden a 114.760,03 € ( Actualización ATAE ) y 12.425,00 € ( Actualización reclamaciones UTE.)

### NOTA 14

En la cuenta 763.3 -Variación del valor razonable en instrumentos financieros – En este epígrafe se incorpora los beneficios por la valoración de instrumentos financieros. Incluyéndose los derivados financieros del BSCH ( Banco Santander ) y BBVA ( Banco Bilbao Vizcaya ) desglosados a los distintos recintos portuarios en función de los ingresos obtenidos por los mismos.



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

	Autoridad Portuaria.	Redinto Portuario de Las Palmas ( A )	Dársena Deportiva ( B )	Puerto de Las Palmas A + B	Puerto del Rosario	Puerto de Arrecife	Puerto de Salinetas	Puerto de Arinaga
	(Debe) Haber	(Debe) Haber	(Debe) Haber	(Debe) Haber	(Debe) Haber	(Debe) Haber	(Debe) Haber	(Debe) Haber
	2014	2014	2014	2014	2014	2014	2014	2014
<b>1. Importe neto de la cifra de negocios</b>	65.941.301,22	53.828.258,33	2.820.056,38	56.648.324,71	2.430.627,22	5.488.369,63	632.490,12	741.489,55
A. Tasas portuarias	<b>62.287.916,24</b>	<b>51.045.768,05</b>	<b>2.601.725,01</b>	<b>53.647.493,06</b>	<b>2.271.422,65</b>	<b>5.027.211,47</b>	<b>617.166,41</b>	<b>724.622,67</b>
a) Tasa de ocupación	20.699.429,46	18.101.665,18	906.804,61	19.008.469,79	374.135,80	1.046.037,36	108.430,76	162.355,75
b) Tasas de utilización	32.645.623,36	25.862.417,76	1.223.413,58	27.085.831,33	1.640.092,49	3.844.703,90	137.949,52	297.046,13
1. Tasa del buque (11)	16.953.687,33	14.340.201,90	0,00	14.340.201,90	745.657,19	1.569.840,94	30.391,86	267.595,44
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (15)	1.306.810,81	0,00	1.222.015,79	1.222.015,79	72.130,01	12.665,01	0,00	0,00
3. Tasa del pasaje (12)	4.409.595,93	3.100.682,98	0,00	3.100.682,98	311.655,72	997.257,24	0,00	0,00
4. Tasa de la mercancía (13)	9.751.179,69	8.287.039,49	0,00	8.287.039,49	507.333,58	820.029,51	107.557,66	29.219,46
5. Tasa de la pesca fresca (14)	33.194,67	4.108,54	0,00	4.108,54	0,00	28.854,89	0,00	231,24
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (16)	191.154,39	130.384,85	1.397,79	131.782,64	3.315,98	56.056,31	0,00	0,00
c) Tasa de actividad	7.812.015,45	6.187.104,93	328.361,04	6.515.465,97	238.595,75	421.946,82	370.786,12	265.220,79
d) Tasa de ayudas a la navegación	1.130.847,97	894.580,19	143.145,78	1.037.725,97	18.598,61	74.523,39	0,00	0,00
B. Otros ingresos de negocio	<b>3.653.394,98</b>	<b>2.782.500,27</b>	<b>218.331,38</b>	<b>3.000.831,65</b>	<b>159.204,57</b>	<b>461.158,16</b>	<b>15.323,72</b>	<b>16.866,87</b>
a) Importes adicionales a las tasas	470.396,08	433.312,77	41,69	433.354,45	2.851,12	34.190,50	0,00	0,00
b) Tarifas y otros	3.182.998,90	2.349.187,51	218.289,69	2.567.477,20	156.353,46	426.967,66	15.323,72	16.866,87
<b>3. Trabajos realizados por la empresa para su activo</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>5. Otros ingresos de explotación</b>	<b>7.570.114,54</b>	<b>6.307.621,43</b>	<b>314.876,19</b>	<b>6.622.497,62</b>	<b>315.681,65</b>	<b>487.521,97</b>	<b>82.820,69</b>	<b>61.592,61</b>
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	1.312.333,42	1.050.906,91	30.914,90	1.081.821,81	121.893,98	64.774,01	10.211,38	33.632,25
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	22.671,26	19.044,50	1.028,76	20.073,27	702,07	1.531,57	263,06	101,30
c) Ingresos trasladados al resultado por concesiones revertidas	1.746.109,86	1.466.782,05	79.233,78	1.546.015,83	54.072,61	117.959,44	20.260,19	7.801,79
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	4.489.000,00	3.770.887,95	203.698,76	3.974.586,72	139.012,99	303.256,95	52.086,06	20.057,28
<b>6. Gastos de personal</b>	<b>-14.272.380,20</b>	<b>-10.676.822,86</b>	<b>-285.357,61</b>	<b>-10.962.180,47</b>	<b>-1.114.130,50</b>	<b>-1.692.288,95</b>	<b>-353.357,34</b>	<b>-150.422,94</b>
a) Sueldos, salarios y asimilados	-10.583.552,56	-7.929.143,30	-206.553,35	-8.135.696,64	-819.402,55	-1.251.885,68	-266.785,23	-109.782,46
b) Indemnizaciones	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
c) Cargas sociales	-3.688.827,64	-2.747.679,56	-78.804,26	-2.826.483,83	-294.727,95	-440.403,26	-86.572,11	-40.640,49
d) Provisiones	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>7. Otros gastos de explotación</b>	<b>-17.189.820,41</b>	<b>-13.972.988,38</b>	<b>-644.695,08</b>	<b>-14.617.683,46</b>	<b>-892.494,20</b>	<b>-1.576.394,57</b>	<b>-76.074,70</b>	<b>-27.173,48</b>
a) Servicios exteriores	-12.769.469,05	-10.196.653,29	-458.774,47	-10.654.427,76	-751.329,11	-1.285.757,06	-55.960,32	-21.994,79
1. Reparaciones y conservación	-5.215.283,48	-4.515.219,60	-185.943,61	-4.701.163,21	-154.026,48	-321.040,19	-38.324,49	-10.729,11
2. Servicios de profesionales independientes	-1.526.208,93	-1.119.740,26	-190.057,57	-1.309.797,82	-62.164,50	-136.116,67	-13.089,45	-5.040,48
3. Suministros y consumos	-1.424.167,82	-1.108.325,21	-18.652,13	-1.126.977,34	-60.636,79	-235.270,42	-623,50	-659,78
4. Otros servicios exteriores	-4.603.809,82	-3.452.368,22	-64.121,17	-3.516.489,39	-474.501,34	-593.329,78	-13.922,89	-5.565,42
b) Tributos	-1.558.222,16	-1.308.951,03	-70.707,94	-1.379.658,97	-48.254,20	-105.266,58	-18.080,12	-6.962,29
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	1.016.637,37	757.565,03	42.915,27	800.480,30	40.000,00	103.969,90	34.287,06	37.900,11
d) Otros gastos de gestión corriente	-1.037.112,52	-905.102,72	-37.445,73	-942.548,46	-25.554,62	-55.747,41	-9.574,93	-3.687,11
e) Aportación a Puertos del Estado art. 11.1.b) Ley 48/2003	-1.306.654,05	-1.067.175,40	-55.492,29	-1.122.667,70	-49.364,74	-107.411,31	-12.298,57	-14.911,74
f) Fondo de Compensación Interportuario aportado	-1.535.000,00	-1.259.670,97	-65.189,92	-1.318.860,88	-57.991,53	-12.182,10	-14.447,82	-17.517,66
<b>8. Amortizaciones del inmovilizado</b>	<b>-26.823.131,01</b>	<b>-19.316.549,26</b>	<b>-882.264,98</b>	<b>-20.198.814,24</b>	<b>-2.161.809,26</b>	<b>-3.206.201,50</b>	<b>-61.953,92</b>	<b>-1.194.352,08</b>
<b>9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras</b>	<b>5.484.750,54</b>	<b>4.532.136,57</b>	<b>0,00</b>	<b>4.532.136,57</b>	<b>227.587,25</b>	<b>725.026,72</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>10. Excesos de provisiones</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado</b>	<b>525.396,67</b>	<b>441.348,18</b>	<b>23.841,09</b>	<b>465.189,27</b>	<b>16.270,21</b>	<b>35.493,47</b>	<b>6.096,20</b>	<b>2.347,52</b>
a) Deterioros y pérdidas	831.975,07	698.882,77	37.752,79	736.635,57	25.764,17	9.653,44	3.717,24	3.717,24
b) Resultados por enajenaciones y otras	-306.578,40	-257.534,59	-13.911,70	-271.446,30	-9.493,96	-20.711,08	-3.557,24	-1.369,82
<b>Otros resultados</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
a) Ingresos excepcionales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
b) Gastos excepcionales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11)</b>	<b>21.236.231,35</b>	<b>21.143.014,01</b>	<b>1.346.456,00</b>	<b>22.489.470,00</b>	<b>-1.178.267,64</b>	<b>261.526,77</b>	<b>230.021,05</b>	<b>-566.518,82</b>
<b>12. Ingresos financieros</b>	<b>467.227,45</b>	<b>418.160,38</b>	<b>16.018,44</b>	<b>434.178,82</b>	<b>8.893,95</b>	<b>20.071,25</b>	<b>2.934,60</b>	<b>1.148,83</b>
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	467.227,45	418.160,38	16.018,44	434.178,82	8.893,95	20.071,25	2.934,60	1.148,83
c) Incorporación al activo de gastos financieros	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>13. Gastos financieros</b>	<b>-4.362.026,54</b>	<b>-3.575.406,07</b>	<b>-186.852,70</b>	<b>-3.762.258,76</b>	<b>-161.043,38</b>	<b>-350.505,66</b>	<b>-42.263,12</b>	<b>-45.955,61</b>
a) Por deudas con terceros	-3.920.113,63	-3.204.186,63	-166.799,87	-3.370.986,50	-147.358,46	-320.651,98	-37.135,59	-43.981,10
b) Por actualización de provisiones	-441.912,91	-371.219,44	-20.052,82	-391.272,26	-13.684,93	-29.853,68	-5.127,53	-1.974,51
<b>14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros</b>	<b>-5.582.174,51</b>	<b>-4.689.185,70</b>	<b>-253.304,09</b>	<b>-4.942.489,79</b>	<b>-172.865,85</b>	<b>-377.106,97</b>	<b>-64.770,22</b>	<b>-24.941,69</b>
<b>16. Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
a) Deterioros y pérdidas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
b) Resultados por enajenaciones y otras	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>A.2. RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)</b>	<b>-9.476.973,60</b>	<b>-7.846.431,39</b>	<b>-424.138,35</b>	<b>-8.270.569,73</b>	<b>-325.015,28</b>	<b>-707.541,39</b>	<b>-104.098,74</b>	<b>-69.748,47</b>
<b>A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)</b>	<b>11.759.257,75</b>	<b>13.296.582,62</b>	<b>922.317,65</b>	<b>14.218.900,27</b>	<b>-1.503.282,91</b>	<b>-446.014,62</b>	<b>125.922,31</b>	<b>-636.267,29</b>
<b>17. Impuesto sobre beneficios</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3+17)</b>	<b>11.759.257,75</b>	<b>13.296.582,62</b>	<b>922.317,65</b>	<b>14.218.900,27</b>	<b>-1.503.282,91</b>	<b>-446.014,62</b>	<b>125.922,31</b>	<b>-636.267,29</b>

(imprimir en A3)



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

En la siguiente tabla se detallan las toneladas movidas entre continentes en el puerto de Las Palmas, destacando que más de la mitad son de origen y destino europeo.

<b>Tabla . Toneladas movidas entre continentes en la APLP.</b>			
Continente Puerto origen	Continente Puerto destino	Toneladas	%
Europa	Europa	11.494.866 Ton.	48,75%
Europa	África	2.545.436 Ton.	10,79%
África	Europa	1.703.594 Ton.	7,22%

Fuente: Memoria sostenibilidad autoridad portuaria de Las Palmas 2015.

En el puerto de Las Palmas destacan tres grupos de mercancías el agroganadero y alimentario, el energético y el de los vehículos y elementos de transporte según las toneladas movidas, en tanto por ciento del total movido en el puerto, como se detalla en la tabla .

<b>Tabla .- Principales grupos de mercancías en la APLP.</b>			
Grupo de mercancías	2013	2014	2015
Agroganadero y alimentario	5.684 m. Ton. 29,27 %	6.431 m. Ton. 32,06 %	5.997 m. Ton. 28,58 %
Energético	4.981 m. Ton. 25,65 %	5.030 m. Ton. 25,07 %	6.640 m. Ton. 31,64 %
Vehículos y elementos de transporte	3.539 m. Ton. 18,22 %	3.684 m. Ton. 18,36 %	3.508 m. Ton. 16,72 %

Fuente: Memoria sostenibilidad autoridad portuaria de Las Palmas 2015.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas dispone de las siguientes instalaciones en los puertos de Las Palmas y Arrecife (Memoria de sostenibilidad APLP 2015):

### **PUERTO DE LAS PALMAS**

Tráficos de rodantes (Para ferrys y ro/ro)

1. Dique Muelle Nelson Mandela: 1 rampa fija con 16 metros de calado
2. Muelle Gran Canaria intersección con Asticán: 1 rampa fija con 10 metros de calado.
3. Muelle Gran Canaria intersección Muelle Virgen del Pino: una rampa doble con 12 metros de calado.
4. Muelle Elder intersección Muelle de los Cambulloneros: una rampa fija con 11 metros de calado.
5. Muelle de Cambulloneros entre dos alineaciones: 1 rampa fija con 11 metros de calado.



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

6. Muelle de los Cambulloneros entre los norays 15 – 18: 1 rampa metálica doble flotante.
7. Muelle Primo de Rivera intersección con Muelle León y Castillo: 1 rampa doble con 14 metros de calado.
8. Muelle León y Castillo: una rampa doble con 14 metros de calado.
9. Muelle Grande Poniente: 1 rampa móvil de 6,5m de calado.
10. Muelle Pesquero Naciente: 1 rampa fija con 5,5 metros de calado.
11. Muelle del Refugio: 1 rampa fija con 6 metros de calado.
12. Muelle de Sanapú: 2 rampas fijas con 6 metros de calado.

Tráfico de contenedores.

Disponemos de dos terminales de contenedores:

**OPERACIONES PORTUARIAS CANARIAS, S.A. (OPCSA)**

- Localización: Muelle León y Castillo
- Superficie en concesión poniente: 201.228 m<sup>2</sup>
- Superficie en concesión naciente: 130.658 m<sup>2</sup>
- Total: 331.886 m<sup>2</sup>
- Línea de atraque pública a servicio de concesión:
  - \* Naciente: 520 m.
  - \* Poniente: 920 m.
- Calado: entre 14 y 18 mts.
- Maquinaria:
  - 2 grúas Panamax
  - 4 grúas PostPanamax
  - 2 grúas Super PostPanamax
  - 20 Transtainers

**LA LUZ TERMINAL DE CONTENEDORES, S.A. (GRUPO BOLUDA)**

- Localización: Muelle Virgen del Pino y Muelle Gran Canaria
- Superficie de concesión: 161.466 m<sup>2</sup>
- Línea de atraque: 1.179 m
- Calado: entre 10 y 14 m
- Maquinaria:
  - 6 grúas Panamax
  - 5 Transtainers

Tráfico de graneles

Disponemos de varios silos, que en función del tipo de granel:

Cereales.

Cuenta con dos silos de cereales en funcionamiento.

- Uno ubicado en el Muelle Grande, tiene capacidad de almacenamiento de 30.000 toneladas



y dispone de 4 tubos de aspiración de granos.

- El otro está en el Muelle Elder. Cuenta con transportes de tuberías subterráneos que permiten

un rendimiento de 200 toneladas por hora en la descarga de buques graneleros. Tiene una capacidad de almacenamiento de 12.000 toneladas.

• Cemento a granel.

El Puerto dispone de tres silos de Cemento:

- uno en el Muelle Pesquero,

- otro en el Muelle León y Castillo

- y un tercero en el Reina Sofía tramo sur.

Están dotados con tuberías de trasvase de cemento de presión, dispositivos de envasado y

carga a camiones.

Combustibles.

Se dispone de una red de tuberías que van desde las instalaciones petrolíferas a las distintas

tomas situadas en los muelles. La capacidad acumulada de los depósitos es de 332.000 m<sup>3</sup>

Aceites.

La descarga de aceites vegetales se realiza por tuberías con tomas en el Muelle Grande.

## **PUERTO DE ARRECIFE**

Tráficos de rodantes (para Ferrys y ro/ro)

Para la carga y descarga de rodantes existen cuatro rampas de transbordadores, todas fijas.

Están situadas, dos de ellas en el arranque del Muelle de los Mármoles con un calado de 7 m., y dos en el nuevo Muelle de Transbordadores, de 6 y 9 m. de calado respectivamente.

Para pasajeros se disponen de unas dependencias administrativas marítimas destinadas a la

atención del público y venta de billetes para los buques de tráfico interinsular.

Tráficos de contenedores

Disponemos de una terminal que se encuentra situada en el muelle de contenedores y dispone

de una línea de atraque de 375 m. con un calado de 9 a 10 m. y una superficie de la terminal de 29.411 m<sup>2</sup>. Dispone de 2 grúas portainer y 7 tratainer.

Cemento a granel



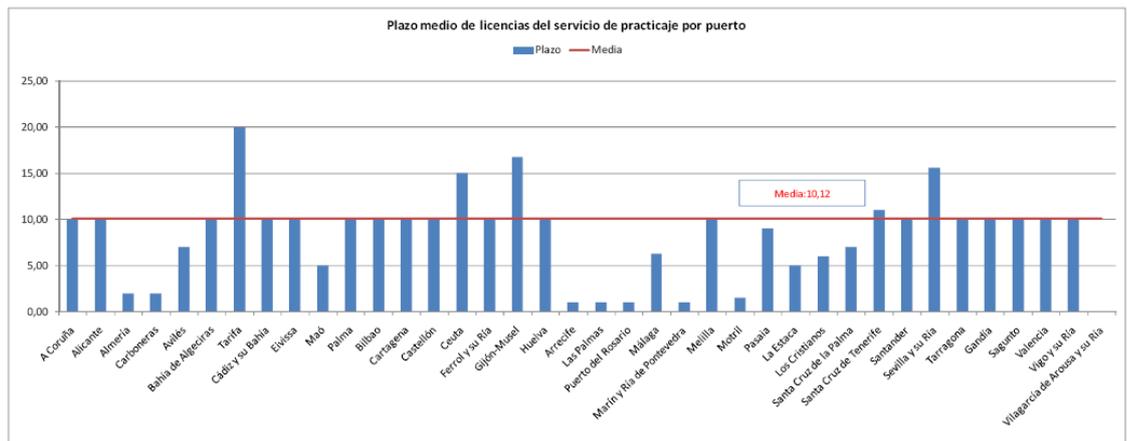
Hay un silo para cemento en el Muelle de Transbordadores. Está dotado con tuberías de trasvase de cemento a presión, dispositivos de envasado y carga a camiones por tubo directo, tolva o cinta transportadora.

### 5.1.- MEDICIÓN DE LA COMPETITIVIDAD DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS.

Puertos del Estado (2013) controla y mide la competitividad de los seis servicios portuarios mediante los indicadores que se detallan a continuación:

#### Indicadores de competitividad del servicio de PRACTICAJE:

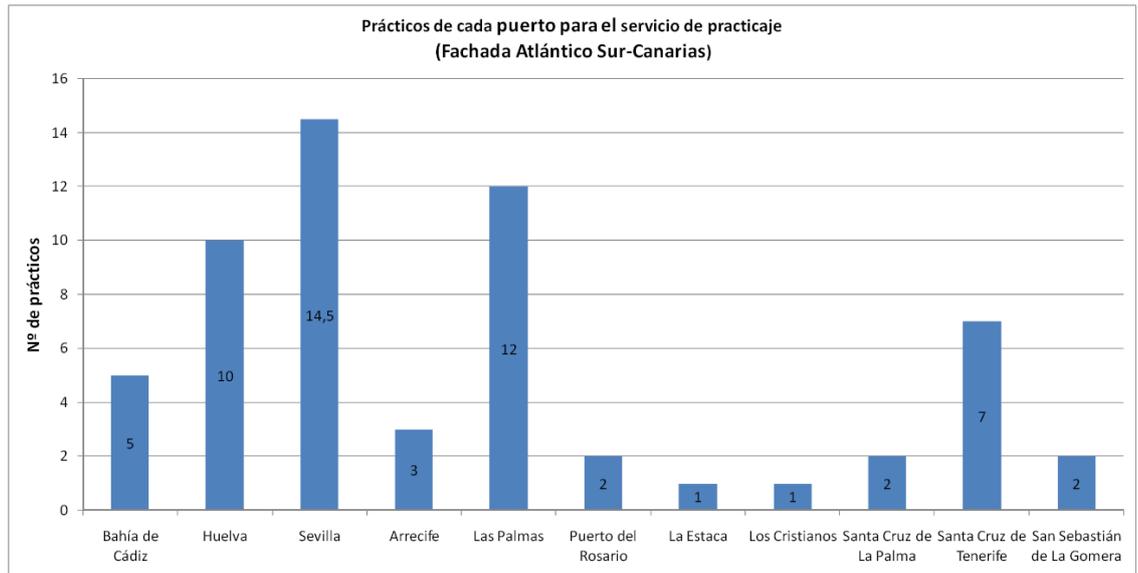
- ✓ **Indicadores de grado de competencia del servicio de practicaaje:** número de licencias del servicio de practicaaje por autoridad portuaria y plazo medio de licencias por puerto.



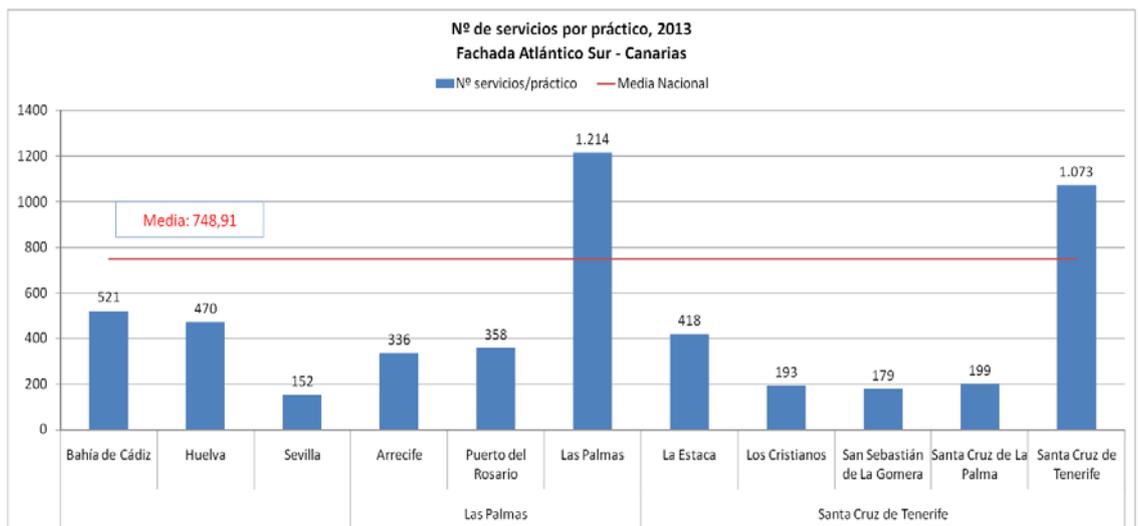
- ✓ **Indicadores de recursos del servicio de practicaaje:** número de prácticos de cada puerto.



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE



- ✓ **Indicadores de actividad del servicio de practicaaje:** número de servicios por práctico. El indicador número de servicios/número de prácticos se ajusta claramente al concepto de “economía de escala”, de tal forma que el valor más alto del indicador corresponde a Ceuta, Bahía de Algeciras, Las Palmas, S. C. Tenerife, Barcelona y Bilbao. Este dato sí que puede resultar muy significativo para evidenciar las economías de escala que se producen en los puertos con alta frecuencia de buques.



El concepto de “economía de escala” se expresa claramente en la figura anterior, que da lugar a un ajuste a través de una línea exponencial que implica la economía de escala que representa el mayor número de

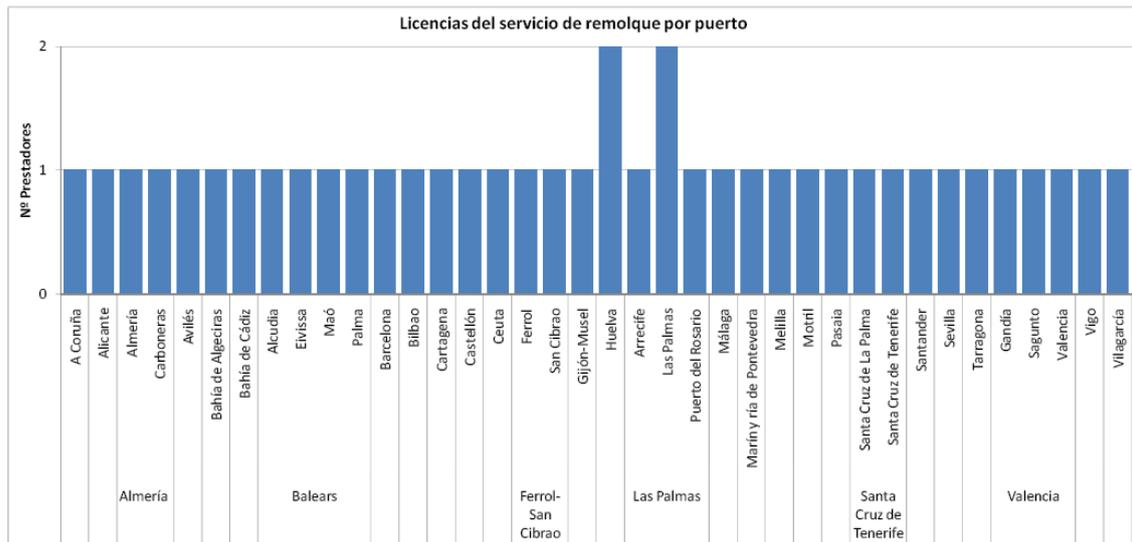




### Indicadores de competitividad del servicio de REMOLQUE:

De la misma forma que en practica y amarre, el número de servicios es el factor más determinante de la competitividad del servicio. La inversión puede significar una barrera de entrada.

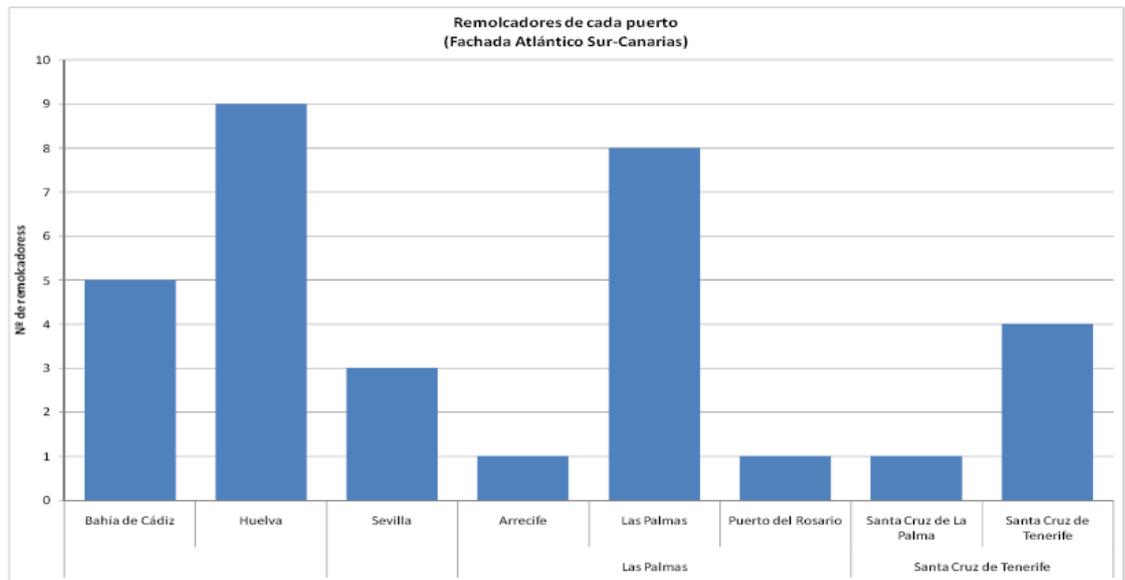
- ✓ **Indicadores de grado de competencia del servicio de remolque:** número de licencias del servicio de remolque por puerto; plazo medio de licencias por puerto, y presencia de grupos empresariales en el mercado del servicio portuario de remolque en número de licencias según el registro de empresas prestadoras de los servicios portuarios.



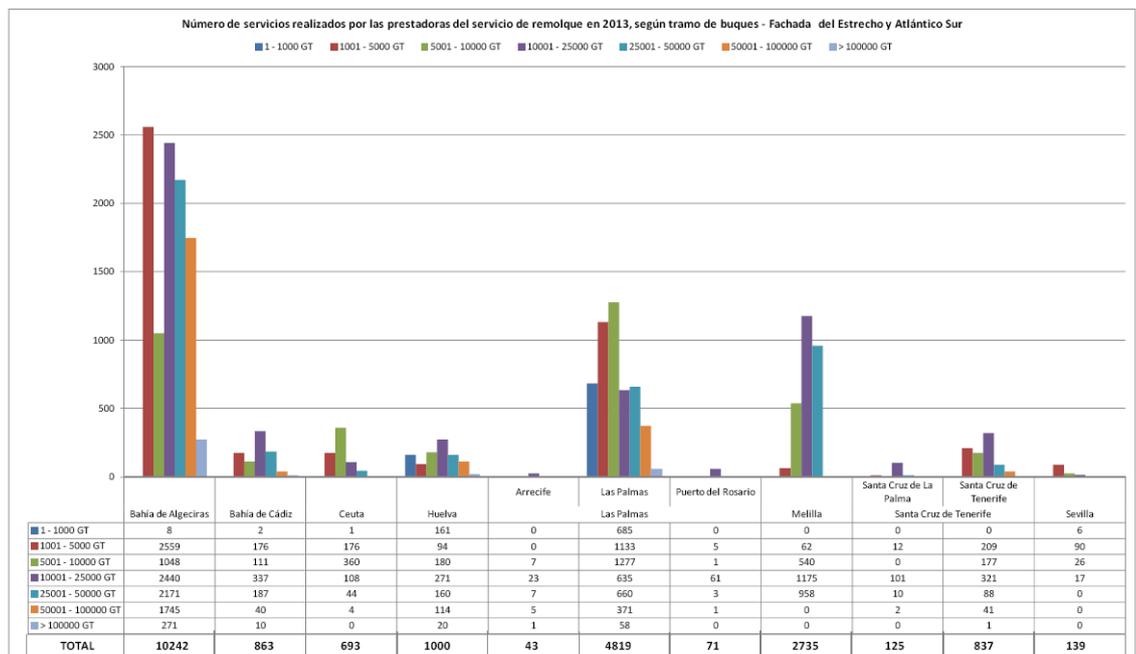
- ✓ **Indicadores de recursos del servicio de remolque:** número de remolcadores de cada puerto.



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

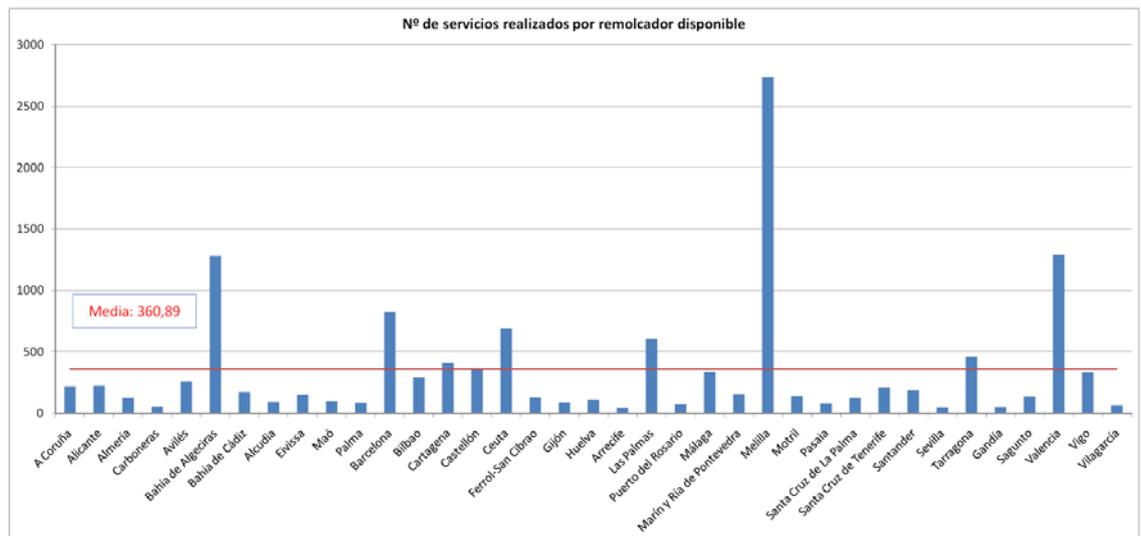


- ✓ **Indicadores de actividad del servicio de remolque:** número de servicios por remolcador realizados en cada puerto durante un año, según tramos de GT de los buques; número de servicios realizados por remolcador disponible, según puerto; número medio de remolcadores utilizados por servicio durante el año, según tramos de GT de los buques.





## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE



- ✓ **Indicadores económicos del servicio de remolque:** facturación media del servicio de remolque según el arqueado bruto de los buques; diferencia entre la facturación media por servicio y las tarifas máximas de cada puerto, según tramo de buque; proporción (%) entre facturación media por servicio y tarifa máxima, según tramo de buque.

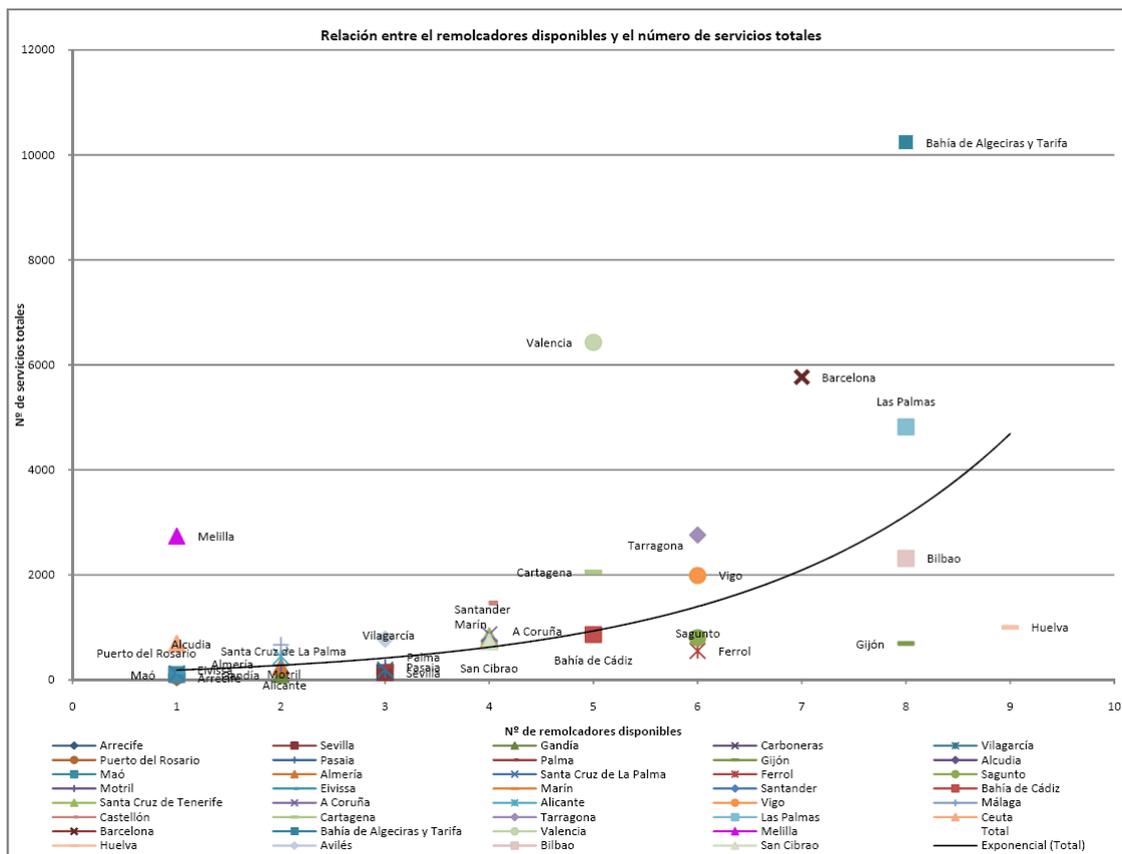
Las principales **conclusiones** sobre las mediciones de los indicadores de competitividad del servicio de **remolque** son (Puertos del Estado, 2013):

- ✓ El número de empresas prestadoras del servicio es de una por puerto, salvo en los casos de Huelva y Las Palmas, dónde hay dos empresas prestatarias sin competencia, porque o bien se dedican a distintos tramos de arqueado bruto o bien pertenecen al mismo grupo empresarial.
- ✓ En la mayoría de los puertos el plazo de la licencia es de 13 años debido a que son licencias otorgadas de acuerdo al Pliego General basado en la regulación anterior. La media aproximada nacional se sitúa en 12 años. En el caso de las licencias de Avilés, Ceuta, Arrecife, Las Palmas, Puerto del Rosario, Málaga, Santander y Sevilla, se trata de prórrogas hasta la aprobación de las nuevas prescripciones particulares.
- ✓ En el indicador “*número de servicios / número de remolcadores disponibles*” el valor más alto del indicador corresponde a los Puertos de Melilla (2.735), Bahía de Algeciras (1.707) y Valencia (1.286) y los tres más bajos corresponden a Arrecife (43), Sevilla (46) y Gandía (50). Estos resultados, se ajustan claramente al concepto de “economía de escala” (véase figura 4.31), a excepción del caso particular de Melilla donde el servicio de remolque es obligatorio para la mayoría de buques (1.507 buques entrados en 2013, lo que implica 3.014 entradas/salidas de buques en puerto), estando el único remolcador siempre disponible aunque no se realice el servicio.



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

El concepto de “economía de escala” se expresa claramente en el siguiente gráfico que da lugar a un ajuste a través de una línea exponencial que implica la economía de escala que representa el mayor número de operaciones realizadas por remolcador en el caso de los puertos grandes. Los Puertos de la Bahía de Algeciras, Valencia y Barcelona son los más productivos por número de remolcadores.



- ✓ Existe cierta dispersión en el indicador de “*facturación media por servicio de remolque*”. Tomando como referencia el tramo de buques de 25.001 G.T. a 50.000 G.T., la media nacional se sitúa en 6.521,84€ y los puertos con valor de indicador mayor tienen 15.989,52 €, 13.089,59 € y 11.200,89 €, mientras que los tres puertos con valor menor tienen 693,93 €, 2.066,68 € y 2.249,03 €.
- ✓ En el indicador que muestra la “*diferencia entre las tarifas máximas y la facturación media por servicio*”, se detecta la existencia de cierta dispersión en el tramo de 1 1.000 GT. En los tramos 1.001 5.000 GT, 5.001 10.000 GT, 10.001 25.000 GT y 25.001 50.000 GT la diferencia entre facturación media y tarifas máximas es prácticamente nula en la mayoría de puertos, indicando que se aplican tarifas muy cercanas a la máxima.



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

- ✓ Los principales grupos empresariales representan un 91% del total de los prestadores del servicio de remolque. Cabe destacar al Grupo Boluda quien posee el 42% de las licencias registradas.

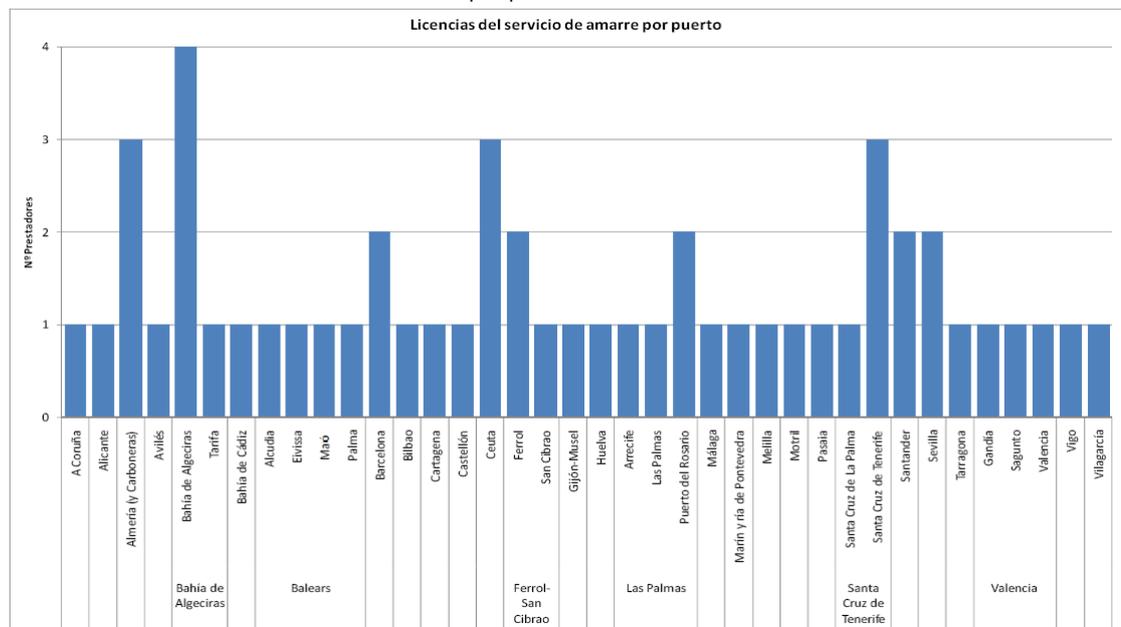
### Indicadores de competitividad del servicio de AMARRE Y DESAMARRE.

De la misma forma que en practica y amarre, el número de servicios es el factor más determinante de la competitividad del servicio. Es un servicio donde, en puertos con un elevado número de escalas, sí es posible la existencia de varios prestadores, como actualmente ocurre en Ceuta (3 licenciarios) o en Barcelona, Sevilla, Ferrol y Santander (2 licenciarios). Existe la posibilidad real de que nuevas empresas accedan a la prestación o autoprestación, si bien es el servicio que menor repercusión tiene en la cuenta de escala los buques.

Principales indicadores:

- ✓ **Indicadores de grado de competencia del servicio de amarre:** número de licencias del servicio de amarre por puerto; plazo medio de licencias por puerto; y presencia de grupos empresariales en el mercado del servicio portuario de amarre y desamarre según el registro de empresas prestadoras de los servicios portuarios.

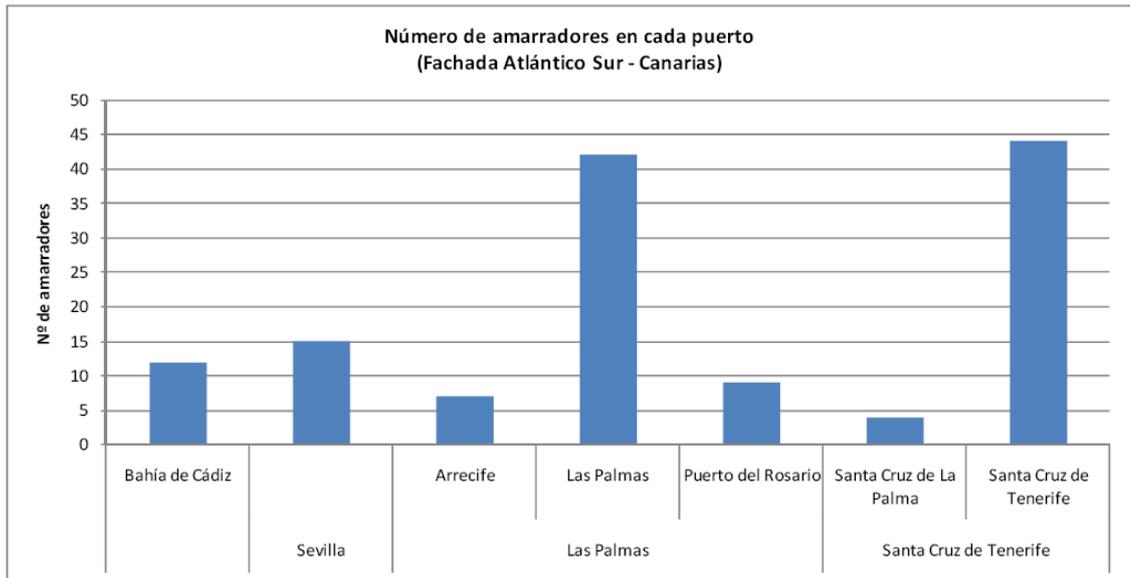
- Número de licencias del servicio de amarre por puerto:



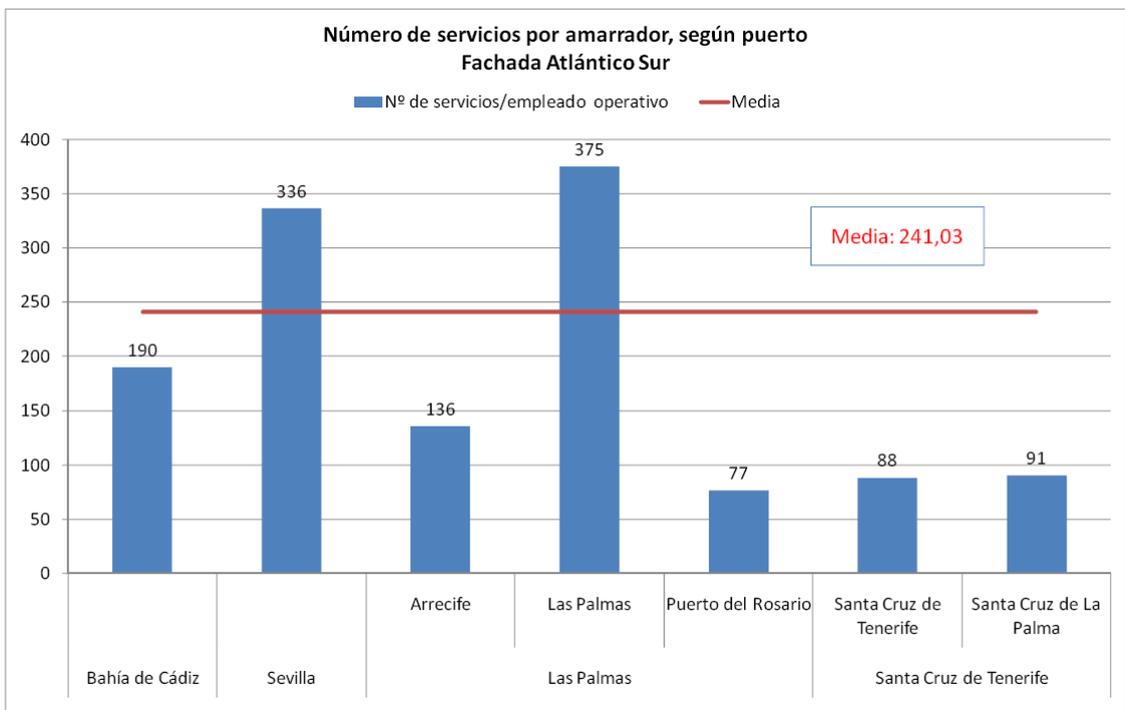


## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

- ✓ **Indicadores de recursos del servicio de amarre:** número de amarradores de cada puerto.

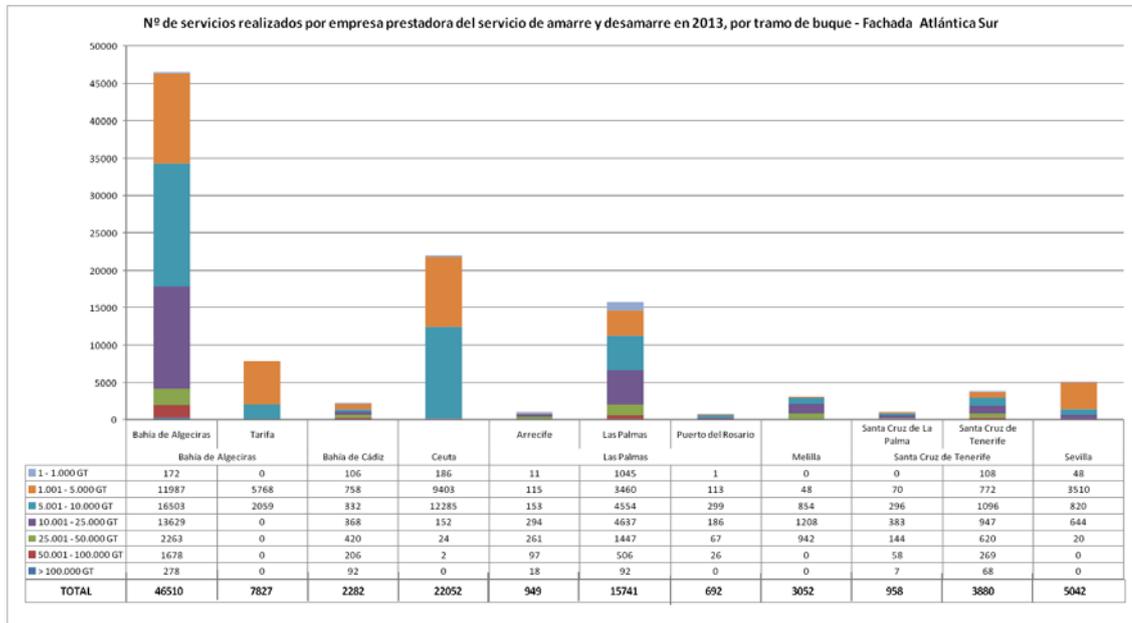


- ✓ **Indicadores de actividad del servicio de amarre:** número de servicios por amarrador realizados en cada puerto durante un año; número de servicios en cada puerto durante un año según tramos de GT de los buques.





## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE



- ✓ **Indicadores económicos del servicio de amarre:** facturación media del servicio de amarre y desamarre de buques según tramo; diferencia entre la facturación media por servicio y las tarifas máximas de cada puerto, según tramo de buque; proporción (%) entre facturación media por servicio y tarifa máxima, según tramo de buque.

Las principales **conclusiones** sobre las mediciones de los indicadores de competitividad del servicio de **amarre y desamarre** son (Puertos del Estado, 2013):

- ✓ En todos los puertos hay, como mínimo, una prestadora del servicio. Hay casos con un mayor número de prestadoras debido, principalmente, a la existencia de licencias en integración de servicios.
- ✓ En cuanto al plazo de las licencias, la mayoría de Autoridades Portuarias tienen un plazo medio que se encuentra en el entorno de la media nacional, que es de aproximadamente 7 años. En el cálculo de la media no se han incluido aquellas licencias cuya duración es de 2 años o inferior (Almería, Huelva, Las Palmas, Santander, etc.), por ser ampliaciones o prórrogas hasta la aprobación de los nuevos pliegos del servicio de amarre.
- ✓ En el indicador del número de servicios por amarrador, la media nacional se sitúa en aproximadamente 241 servicios por amarrador. Las prestadoras en las que este indicador alcanza los valores más altos son las de Bahía de Algeciras (945), Ceuta (668) y Motril (627). Los tres puertos con el ratio menor son: Ferrol (23),



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

Melilla (54) y Puerto del Rosario (77).

- ✓ Existe cierta dispersión en el indicador facturación media por servicio de algunos puertos. Tomando como tramo de referencia para el análisis el de 25.000 50.000 GT, la media nacional es de 544,63€ y los puertos cuyo indicador tiene un valor más alto tienen 1.112,69€, 1.071,54€ y 1.064,17€; los de indicador más bajo son 72,48€, 115,18€ y 115,82€.
- ✓ En el indicador de la diferencia entre facturación media por servicio y tarifa máxima se detecta cierta dispersión de los valores del indicador para algunos puertos.
- ✓ Las prestadoras del servicio de amarre y desamarre son en su mayoría empresas independientes, aunque existen 5 grupos empresariales (Bergé, Boluda, Pérez y Cía., Transportes Marítimos de Alcudia, y Alvargonzalez) que poseen un 26 % de las licencias.

### **Indicadores de competitividad del servicio de PASAJE.**

Se trata de un servicio a su vez integrado por tres actividades: (1) servicio de embarque y desembarque de pasajeros; (2) servicio de carga y descarga de equipajes, y (3) servicio de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje.

Se puede concluir que en términos generales, el servicio a pasajeros en régimen de transporte se realiza en régimen de autoprestación por las compañías navieras explotadoras de las líneas (Compañía Transmediterránea, Balearia, Naviera Armas, Grimaldi, Fred Olsen, FRS, etc.); siendo muy escasos los operadores a terceros. En el caso de compañías de cruceros con escalas de puerto base, donde el servicio es amplio, existen algunos operadores pertenecientes a grandes grupos. En cuanto a compañías de cruceros en puertos de tránsito, existen pequeños operadores locales, o son las propias Autoridades Portuarias.

El principal factor que incide en la competitividad del servicio al pasaje son los costes de las concesiones de las terminales de pasajeros y su grado de utilización; el otro es el coste de los recursos humanos en las operaciones.

Los principales indicadores **indicadores del grado de competencia del servicio de pasaje** son: número de empresas prestadoras del servicio de pasaje por puerto; plazo medio de licencias por puerto; y presencia de grupos empresariales en el mercado del servicio portuario de pasaje según el registro de empresas prestadoras de los servicios portuarios.

Las principales **conclusiones** sobre las mediciones de los indicadores de competitividad del servicio de **pasaje** son (Puertos del Estado, 2013):



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

- ✓ Las licencias se adaptan a las necesidades del puerto con licencias específicas de cruceros (Málaga) de línea regular (Ceuta, Gijón) mientras que los que tienen ambos tráficos (Valencia, Alicante) tienen licencias de ambos tipos o generales. Lo mismo sucede para el tipo de servicios que realizan, pasajeros, vehículos y equipajes.
- ✓ El plazo medio de las licencias se sitúa en 14 años aproximadamente. Todos los puertos tienen plazos inferiores a la media, salvo Málaga (30 años), Barcelona (29 años) y Melilla (24 años) con licencias vinculadas a una concesión de ocupación de dominio público portuario y de obras e instalaciones de la terminal de pasajeros.
- ✓ La escasa disponibilidad de datos en las diferentes bases de datos consultadas, así como la gran dispersión existente en los datos disponibles, impiden obtener conclusiones generales sobre el servicio portuario en cuanto a actividad y competitividad.

### **Indicadores de competitividad del servicio de RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUE.**

El servicio de recepción de desechos generados por buques es el único servicio prestado de forma indirecta por el Sistema portuario cuyo coste para el usuario no está directamente relacionado con el uso que éste haga del mismo. La modificación legal introducida en el año 2010 por la Ley 33/2010 establece un importe fijo, en función del GT del buque, de pago obligatorio a los buques en cada una de las escalas que realicen independientemente el uso que hagan del servicio. Por otro lado, la Autoridad Portuaria correspondiente abonará a la licenciataria que presta el servicio un importe en función de los volúmenes de desechos manipulados.

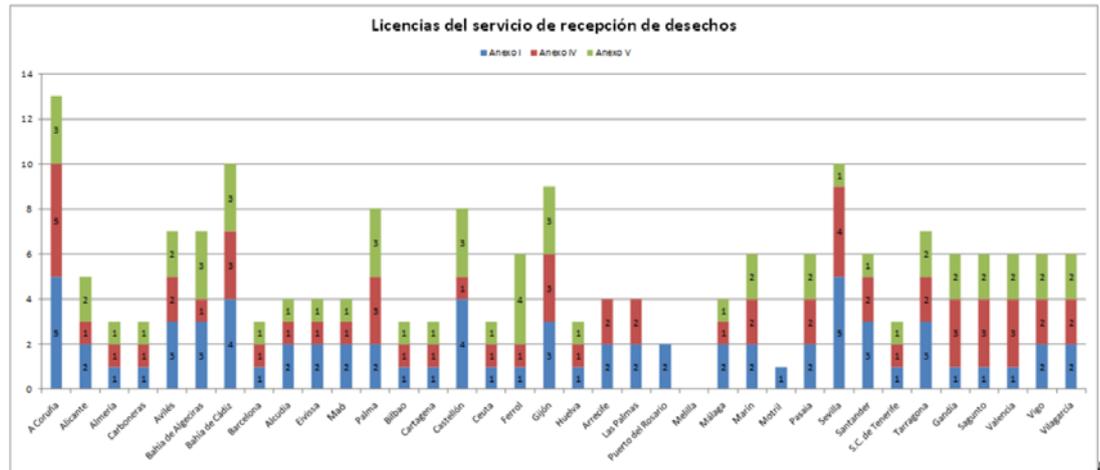
Por tanto, el factor determinante de la competitividad es la adecuación de los medios, tanto materiales como humanos, a las cargas de trabajo así como, la disponibilidad de centros de tratamiento de los residuos en la zona o su transporte a otras localidades. En general, hay competencia real en el servicio, aunque mejorable. Los principales indicadores del servicio son:

- ✓ **Indicadores de grado de competencia del servicio de recepción de desechos:** número de licencias según anexo por puerto; plazo medio de licencias por puerto; y presencia de grupos empresariales en el mercado del servicio portuario de recepción de desechos según el registro de empresas prestadoras de los servicios portuarios



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

- Número de licencias, según anexo:



- ✓ **Indicadores económicos del servicio de recepción de desechos:** Facturación media por volumen (m<sup>3</sup>) de residuos recogidos del Anexo I, por puerto; Facturación media por volumen (m<sup>3</sup>) de residuos recogidos del Anexo V, por puerto.

Las principales **conclusiones** sobre las mediciones de los indicadores de competitividad del servicio de **recepción de desechos generados por buques** son (Puertos del Estado, 2013):

- ✓ Es frecuente que una misma empresa disponga de distintas licencias para dar servicio a puertos de una misma Autoridad Portuaria, así como de licencias para distintos tipos de instalaciones de recogida de desechos.
- ✓ El mayor número de licencias se refiere al anexo I (hidrocarburos), con 72 licencias, seguido del anexo IV de aguas sucias de los buques, con 61.
- ✓ El plazo medio de las licencias se encuentra en torno al plazo medio (7,28 años), exceptuando casos como los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Baleares, donde el plazo medio tiende a ser superior a 10 años.
- ✓ Un 52 % de las licencias existentes en la actualidad pertenecen a grupos empresariales, ubicados en más de un puerto. Destacan el Grupo ACS Urbaser con un 14% de las licencias y el Grupo Tradebe con un 11%. El 48% restante se reparte entre empresas independientes de carácter local.
- ✓ Existe cierta dispersión en el indicador facturación media por metro cúbico de residuo recogido. En cuanto al Anexo I, las diferencias en la facturación media son mayores entre los diversos puertos, variando desde los 14,5 €/m<sup>3</sup> a los 104 €/m<sup>3</sup>. En el caso de las facturaciones medias del Anexo V la mayoría de puertos se encuentra en el entorno de la media, aunque dos puertos tienen 133,2 €/m<sup>3</sup> y 125,1 €/m<sup>3</sup> (muy superior).



### **Indicadores de competitividad del servicio de RECEPCIÓN DE MERCANCÍAS.**

Al igual que ocurre con los servicios al pasaje, se trata de un servicio portuario en la mayor parte de los casos ligado directa e indispensablemente al uso privativo de superficies del puerto. Esta limitación en la disponibilidad de espacios puede dar lugar, en puertos donde no existan superficies o muelles libres, que las concesiones otorgadas representen una limitación en el número de prestadores.

Si se permite otorgar licencias para uno o varios tipos de tráfico o de mercancía se imposibilita de determinar unos medios mínimos, en concreto materiales, únicos para la manipulación de tipos de mercancías distintos, cuando poco o nada tienen que ver entre sí los medios y operaciones para la manipulación de graneles sólidos, mercancía general convencional, contenedores o carga rodada.

Por otra parte, la regulación de este servicio ha sido vista tradicionalmente por las Autoridades Portuarias con recelo por sus hipotéticas implicaciones con la estiba, y la confusión entre los medios mínimos humanos y el tamaño de las “manos” de estibadores, la necesidad de fijar el porcentaje de trabajadores en relación laboral común, etc.

Por otro lado, la regulación de este servicio y la necesidad de operar con personal estibador a través de las SAGEP es un factor que limita totalmente la competitividad del servicio, dando poca libertad de actuación a los operadores.

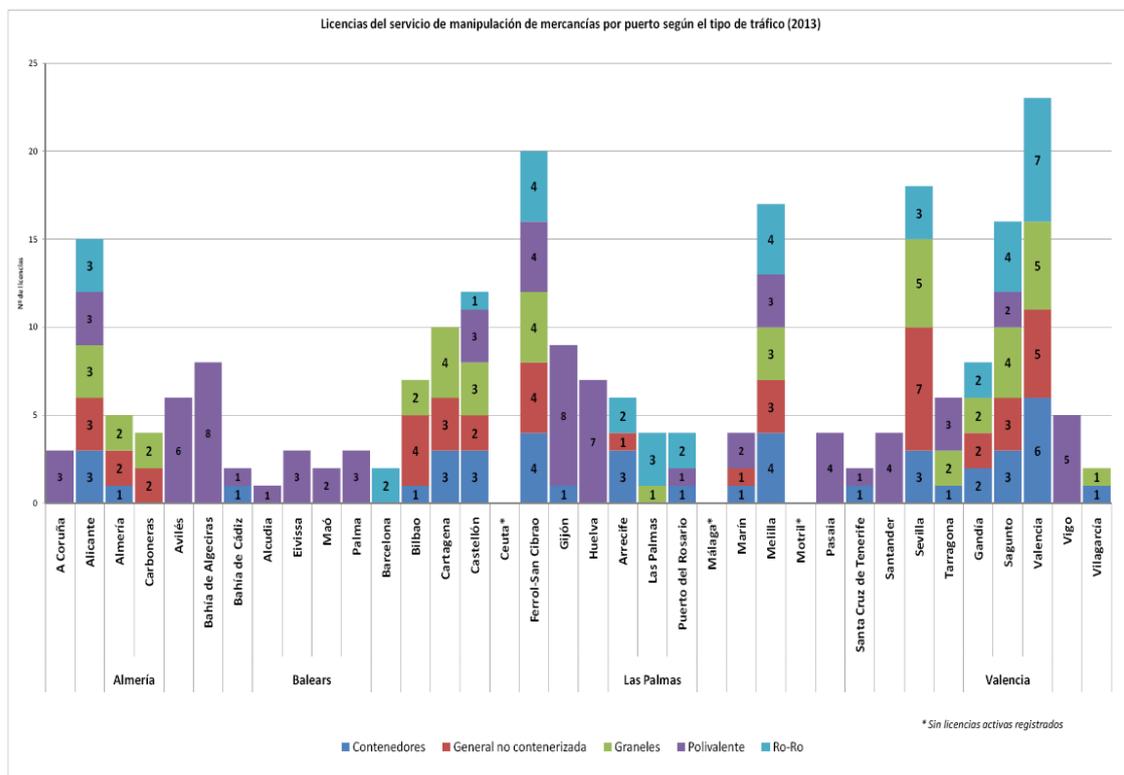
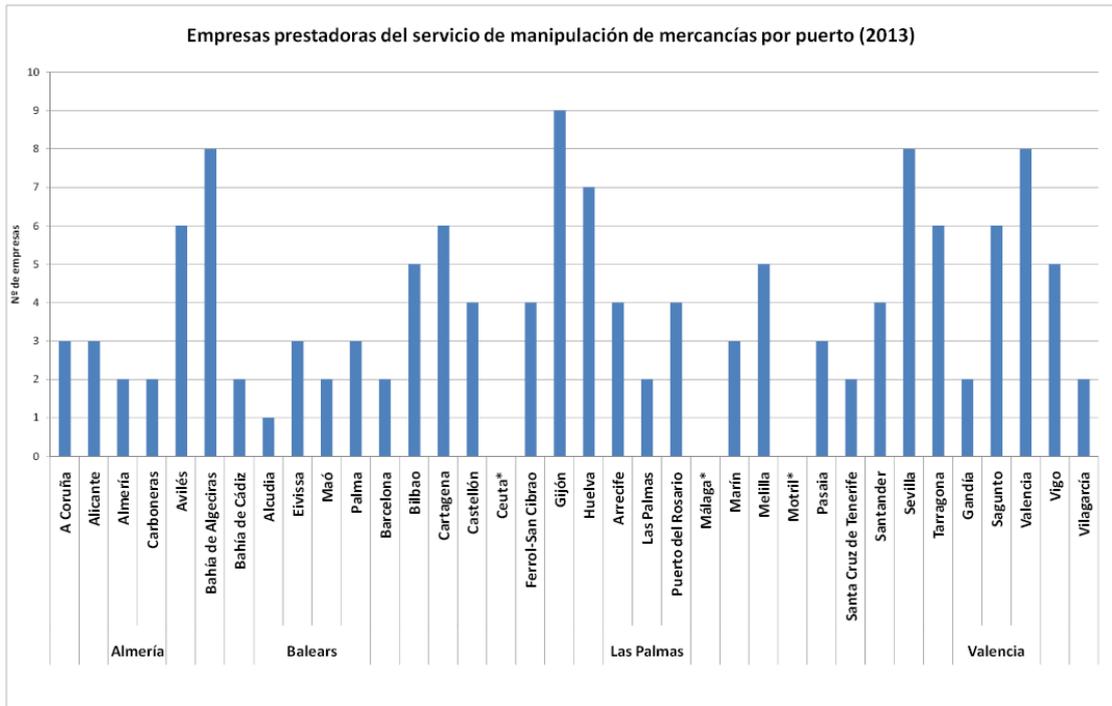
### **Principales indicadores.**

Según la tipología de carga operada (contenedor, carga general, carga rodada, gráneles etc.) existen diferentes modelos de negocio y estructuras de coste, siendo tres los factores que más inciden en la competitividad del servicio de todos ellos: el coste del personal estibador, el coste del uso privativo de superficies del puerto y el coste de la maquinaria necesaria para prestar el servicio.

- ✓ **Indicadores de grado de competencia del servicio de recepción de mercancías:** número de empresas prestadoras del servicio por puerto; plazo medio de licencias por puerto; licencias para la prestación del servicio según el tipo de tráfico; licencias para la prestación del servicio según el tipo de tráfico por puerto; y presencia de grupos empresariales en el mercado del servicio portuario de recepción de mercancías según el registro de empresas prestadoras.



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE





## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

Las principales **conclusiones** sobre las mediciones de los indicadores de competitividad del servicio de **manipulación de mercancías** (Puertos del Estado, 2013) son:

- ✓ Casi la mitad de las licencias (el 47%) tiene por objeto mercancías de diferentes tipos. Otro 37% del total de licencias se reparte entre graneles sólidos, mercancía no contenerizada y contenedores.
- ✓ La diferencia entre plazos medios de licencias de los puertos es significativa, y no se puede hablar de un criterio común. La media nacional se aproxima a 14 años, aunque existen casos donde el plazo medio es muy inferior a la media general, como es el caso de Alicante. En estos casos, los plazos de las licencias vienen determinados por el otorgamiento de prorrogas hasta la aprobación los nuevos pliegos reguladores del servicio.

### 5.2.- LOS FACTORES DETERMINANTES DE LA COMPETITIVIDAD DE LA INDUSTRIA PORTUARIA DE LOS PUERTOS DE LAS PALMAS Y ARRECIFE.

Tabla.- Datos económicos de las Islas Canarias.				
DATOS ECONÓMICOS.	Fecha	Prov LP	Las Palmas	Arrecife
IPC	2016M08	101.067	-	-
IPC. Variación Interanual	2016M08	-0,4	-	-
DIRCE. Número de empresas	2016	69.188	-	4.834
EPA. Tasa Actividad (%)	2016T2	61,25	60,24	61.92
EPA. Tasa de paro (%)	2016T2	27,33	28,59	23.14
EPA. Ocupados (miles de personas)	2016T1	411.5	311.16	56.58
CRE. PIB a precios de mercado millones €	2012	40.572	20.991	-
CRE. PIB per cápita (euros)	2012	19.386	19.216	-
Fuente: INE <a href="http://www.ine.es">http://www.ine.es</a>				



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

En la tabla siguiente se presentan datos demográficos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

<b>Tabla .- Datos demográficos Provincia de Las Palmas.</b>			
<b>DATOS DEMOGRÁFICOS 2015.</b>	<b>PROV. LP</b>	<b>GRAN CANARIA</b>	<b>LANZAROTE</b>
Padrón: Población Total	1.098.406	847.830	143.209
Padrón: Población Total (varones)	548.849	420.330	72.699
Padrón: Población Total (mujeres)	549.557	427.500	70.510
IDB. Tasa Bruta de Mortalidad (defunciones por mil habitantes)	6,62	-	-
IDB. Tasa Bruta de Natalidad (nacidos por mil habitantes)	7,61	-	-
IDB. Tasa de Fecundidad (nacidos por mil mujeres)	29,67	-	-
Fuente: INE <a href="http://www.ine.es">http://www.ine.es</a> , 2015			

En la siguiente tabla se presentan los factores de crecimiento demográfico en las Islas Canarias desde 1.995 a 2.001 según datos del ISTAC desglosados por provincia.

<b>Tabla – Factores del crecimiento demográfico en Canarias desde 1.995 a 2.001</b>		
Factores de crecimiento	En cifras absolutas	En %
Llegadas desde otras comunidades autónomas.	94.901	59,52 %
Llegadas desde otros países	33.282	20,87 %
Crecimiento vegetativo	31.282	19,61 %
Crecimiento total	159.465	100 %
Fuente: Díaz Hernández, R., 2003. Memoria digital: <a href="http://mdc.ulpgc.es/">http://mdc.ulpgc.es/</a> ; ISTAC.		

En la siguiente tabla que se presenta a continuación se presentan demográficos del Instituto Nacional de Estadística (INE) desglosados por islas.

<b>Tabla.- Evolución de las densidades de población en Lanzarote y Las Palmas.</b>						
	1900	1940	1970	1991	2001	2015
Canarias	48,93	92,37	151,12	200,58	273	282
Lanzarote	21,66	32,15	48,63	76,72	169	169
Fuerteventura	7,03	8,29	18,81	22,23	55	65
Gran Canaria	82,09	180,35	314,02	427,02	533	543
Las Palmas de GC	437	1152	2620	3529	3628	3777
Arrecife	154	305	930	1492	2005	2506
Tenerife	67,5	128,79	233,02	306,66	411	437
La Gomera	42,6	80,51	61,99	43,14	51,3	56
La Palma	65,68	90,45	104,16	111,39	124	116
El Hierro	28,88	36,46	21,61	26,62	38	39
Santa Cruz de Tenerife	233	461	945	1330	1422	1354
Fuente: Díaz Hernández, R., 2003. <a href="http://mdc.ulpgc.es/">http://mdc.ulpgc.es/</a> ; INE e ISTAC						



### **FACTORES ENDÓGENOS DE COMPETITIVIDAD (SOBRE LOS QUE SE PUEDE ACTUAR).**

El mínimo coste generalizado, el rendimiento operacional, la eficiencia de las operaciones y servicios, la capacidad, el nivel de servicios y la gestión de la calidad, la contribución a generar valor añadido a los clientes y la sociedad es mejor para el puerto de Arrecife dentro del la APLP por el efecto escala y por los menores gastos de estructura.

Es decir, el puerto de Arrecife como parte de la APLP tendrá siempre menos gastos de estructura y se podrá beneficiar del efecto escala de un puerto mucho más grande.

Los servicios y las operaciones en algunos casos siempre tendrán un coste generalizado (imputando costes directos e indirectos) mayor en un puerto de Arrecife independiente que en un puerto de Arrecife dentro de la APLP, pudiendo beneficiarse de los mejores costes directos e indirectos (supervisión, de gestión, etc.) del puerto de las Palmas y utilizar sus instalaciones y sus equipos. Dos ejemplos de ello son los servicios de remolque y de MARPOL.

En cualquier caso los gastos de estructura (supervisión, control, facturación, ingeniería, proyectos, direcciones de obras, contabilidad, tramitación de concesiones, informática, seguridad, control de calidad, emergencias, etc..) son menores para un puerto de Arrecife dentro de una APLP que tiene parámetros económicos y operacionales del orden de 10 veces mayor.

### **CAJA DISPONIBLE (CASHFLOW).**

También se ha de resaltar desde el punto de vista financiero el dinero disponible (en caja-bancos) de la APLP fue de más de 35 millones de € todos los meses, llegando a una punta de 48,9 millones de € en octubre del 2015.

### **INVERSIONES**

El plan de inversiones de la APLP en el puerto de Arrecife es de 17 millones de € en 2016, esta inversión es viable gracias a la fortaleza financiera de la APLP. Una nueva AP de Lanzarote, no podría acometer obras de estos importes.



### 5.3.- LA COMPETITIVIDAD DE LOS NEGOCIOS PORTUARIOS EN LOS PUERTOS DE LAS PALMAS Y ARRECIFE.

A efectos de medir y comparar la competitividad de los puertos de Las Palmas y Arrecife, se analizarán los principales negocios que se realizan en dichos puertos. Los negocios preferentes de acuerdo con los datos de tráfico (no se considera la pesca al no ser relevante en Arrecife), son los siguientes:

a) **INDUSTRIA AUXILIAR** (dos negocios preferentes): **Bunkering (Avituallamiento de combustible y agua a buques) y provisiones, y reparaciones.** Los clientes de la industria auxiliar son potencialmente todos los barcos que vienen a los puertos que en algún momento necesitan avituallamiento, provisiones u otros servicios (agua, alimentos, combustible, reparaciones, etc). En la siguiente tabla se detallan las principales magnitudes de la industria auxiliar en los puertos de Las Palmas y Arrecife.

<b>Tabla .- Principales magnitudes de la industria auxiliar en los puertos de LP y Arrecife</b>		
<b>Año 2015</b>	<b>Las Palmas</b>	<b>Arrecife</b>
Avituallamiento combustible	2.273.494 Ton.	5.516 Ton
Avituallamiento agua	291.735 Ton.	14.262 Ton
Buques	9.490 uds ; 202.532 GT	1.937 uds; 29.726 GT
<b>REPARACIONES</b>	<b>Las Palmas</b>	<b>Arrecife</b>
ASTICAN	179.882 m <sup>2</sup>	Varadero Puerto CAIero
REPNAVAL	56.799 m <sup>2</sup>	
	Plataformas a flote	
	Muchos pequeños	
Fuente: <a href="http://www.palmasport.es">http://www.palmasport.es</a> .		

En la memoria de la Autoridad Portuaria de Las Palmas de 2014 se destaca la importancia de la industria auxiliar en el puerto de Las Palmas, tanto respecto al *bunkering* como a las reparaciones navales.

### b) **TRANSBORDOS, CARGA Y DESCARGA, INCLUYENDO CARGA CONVENCIONAL A GRANEL.**

Los clientes de transbordos y carga y descarga de contenedores son las navieras que tienen líneas regulares operando en los puertos de Arrecife y en Las Palmas. Respecto a la carga convencional a granel los clientes son las terminales especializadas en cada puerto, que en principio son diferentes en los dos puertos pero que coinciden en algunos casos. El porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

autorizadas, sobre total de tráfico de mercancías se detalla en la tabla , destacando la terminal OPCSA con casi la mitad de las toneladas.

<b>Tabla .- Principales terminales por movimiento de toneladas en el puerto de Las Palmas</b>		
Estibadora	Toneladas 2015	%
OPCSA	7.910.085 Ton.	33,54 %
La Luz SA Terminal contenedores	2.430.597 Ton.	10,31 %
Naviera Armas (incluye Arrecife y Pto. Rosario)	1.634.469 Ton.	6,93%
Terminal Portuaria Lanzarote	666.338 Ton.	2,83 %
Terminal Marítima de Arrecife	168.890 Ton	0,72 %
Fuente: Memoria sostenibilidad autoridad portuaria de las palmas 2015.		

La cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales, expresado en tanto por ciento del total facturado se detalla en la tabla , según los datos recogidos en la memoria de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (2015), donde se recogen aspectos indicativos de la competitividad del puerto de Las Palmas. En dicha tabla se aprecia que los cuatro principales clientes del puerto de Las Palmas se dedican al negocio de la carga y descarga.

<b>Tabla .- Cifra de negocio de los cinco principales clientes del puerto de Las Palmas.</b>		
Clientes del puerto	Importe 2015	%
Cinco clientes principales	21.499.989,49 €	31,78%
Total clientes	67.638.878,04 €	100%
Usuario	Importe 2015	%
Hamilton y cia. LP	7.193.863,40 €	10,64%
MSC	4.089.960,62 €	6,05%
OPCSA	3.947.633,65 €	5,84%
La Luz SA Terminal contenedores	3.190.963,92 €	4,72%
Naviera Armas, S.A.	3.077.567,90 €	4,55%
Fuente: Memoria sostenibilidad autoridad portuaria de las palmas 2015.		

Se ha de destacar que los principales clientes detallados, sólo Naviera Armas opera en el puerto de Arrecife mientras que el resto operan exclusivamente en el Puerto de Las Palmas



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

En la tabla se detalla el porcentaje de los costes de las operaciones de carga y descarga en el puerto de Las Palmas, predominando el coste de la manipulación de las mercancías.

<b>Tabla .- Porcentaje de costes de carga y descarga del puerto de Las Palmas.</b>				
Tipología	Tarifas portuarias	Atraque	Tarifas consignataria	Manipulación mercancías
<b>MERCANCÍA NO CONTAINERIZADA</b>				
Tomate	7,68%	1,58%	0,80%	89,94%
Bobinas de papel	28,47%	0,58%	1,23%	69,71%
Hierro	9,33%	1,02%	2,16%	87,49%
Madera	19,88%	1,04%	2,77%	76,32%
Arena	17,31%	1,87%	3,71%	77,10%
Cemento	90,59%	1,74%	7,68%	0%
<b>COMBUSTIBLE</b>				
Gasolina	91,03%	1,79%	7,19%	0%
A. T. K.	95,05%	1,86%	3,11%	0%
Gas-oil	82,40%	3,50%	14,11%	0%
<b>CONTENEDORES</b>				
Península-Canarias	17,41%	1,15%	3,30%	78,13%
Norte Europa – Canarias	30,43%	0,42%	1,35%	67,78%
Interinsular	18,48%	1,64%	5,31%	74,59%
Transito	38,02%	0,31%	1,15%	60,51%

Fuente: Gines de Rus Trujillo y Roman, 1995.

En la tabla se detallan las principales magnitudes de carga y descarga en los puertos de Las Palmas y Arrecife.

<b>Tabla .- Principales magnitudes de carga y descarga de los puertos de LP y Arrecife.</b>		
TRAFICO Año 2015	Las Palmas	Arrecife
Tráfico mercancías	17.736.318 Ton.	1.444.852 Ton
Tráfico graneles líquidos	4.823.271 Ton.	407.527 Ton
Tráfico graneles sólidos	373.014 Ton.	56.967 Ton
Tráfico mercancía gen. Convencional	2.645.411 Ton.	592.440 Ton
Tráfico contenedores	9.712.553 Ton.	387.918 Ton
<b>TERMINALES CONTENEDORES (m<sup>2</sup>)</b>	Las Palmas	Arrecife
OPCSA	331.886 m <sup>2</sup>	
LA LUZ	161.466 m <sup>2</sup>	
Terminal de Cont Muelles Los Marmoles		29.411 m <sup>2</sup>

Fuente: <http://www.puertos.es>



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

Como se deduce de este apartado, la Industria portuaria de carga y descarga del puerto de Las Palmas presenta un negocio más sólido y competitivo que el de la industria portuaria de carga y descarga del puerto de Arrecife

**c) PASAJES Y CRUCEROS.** Los clientes son las navieras ferries-oro (pasajeros y vehículos) y las de cruceros que tienen líneas regulares en los puertos de Las Palmas y Arrecife. En la tabla se detallan las principales magnitudes de la industria portuaria de pasajes y cruceros en los puertos de Las Palmas y Arrecife

<b>Tabla .- Principales magnitudes de pasajes y cruceros en los puertos de LP y Arrecife.</b>		
Año 2015	Las Palmas	Arrecife
Pasaje no cruceros	1.099.482 Pas.	124.816 Pas.
Pasaje cruceros	682.885 Pas.	435.415 Pas.
Automóviles	357.079 Uds.	44.372 Pas.

Fuente: <http://www.palmasport.es>.

**d) LOGÍSTICA Y DISTRIBUCIÓN (almacenes).** Los clientes de la logística y distribución (almacenes) son los dueños de la carga que llegan a acuerdos con las navieras para su transporte, que están muy dispersos y si no negocian directamente con las navieras, o sus representantes los consignatarios, pueden hacerlo a través de los transitarios. En la tabla se detallan las principales magnitudes de la industria portuaria de logística y distribución en los puertos de Las Palmas y Arrecife.

<b>Tabla .- Principales magnitudes de logística y distribución en los puertos de LP y Arrecife</b>		
Año 2015	Las Palmas	Arrecife
Tráfico mercancías	17.736.318 Ton.	1.444.852 Ton
Tráfico mercancía general convencional	2.827.480 Ton.	592.440 Ton
Tráfico contenedores	9.712.553 Ton.	387.918 Ton
Contenedores	817.495 TEUs	54.901 TEUs
Ro-ro	191.263 Uds.	46.412 Uds

Fuente: <http://www.palmasport.es>

En la memoria de la Autoridad Portuaria de Las Palmas de 2014 se destaca la importancia de la industria de logística del puerto de Las Palmas, tanto la zona franca como las naves, y especialmente las de ayuda humanitaria.



#### 5.4.- COMPARACIÓN DE INGRESOS CON PUERTOS SIMILARES.

Tabla .- Comparación del estado actual del puerto de Arrecife con puertos similares en 2014				
Concepto	Arrecife en APLP	Melilla	Vilagarcia	Motril
Tasas portuarias	5.027.211 €	7.463.784 €	4.111.053 €	5.452.460 €
Tarifas y otros	461.158 €	2.343.325 €	444.209 €	612.130 €
Otros explotación	487.522 €	3.708.178 €	2.574.874 €	1.007.177 €
Ingresos financieros	20.071 €	2.265.952 €	15.580 €	75.006 €
<b>Total ingresos</b>	<b>5.995.962€</b>	<b>15.781.239€</b>	<b>7.145.716€</b>	<b>7.146.773€</b>
Fuente: páginas web AAPP				

Respecto a la posibilidad de aumentar ingresos en superficies actuales considerada en el estudio de viabilidad aportado por la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Lanzarote, depende de los clientes del puerto y, por tanto, no le afectaría la creación de una nueva AP.

Se ha de tener en cuenta que estos ingresos están distorsionados por la incidencias de la reducción de tráfico interinsular que no afecta a ninguna de las AAPP puestas de referencia y a la bonificación de insularidad que sí afecta a Melilla.

#### 5.5.- COMPARACIÓN DE GASTOS CON PUERTOS SIMILARES.

Tabla .- Comparación del estado actual del puerto de Arrecife con puertos similares en 2014				
Concepto	Arrecife en APLP	Melilla	Vilagarcia	Motril
Gastos en personal	1.692.289 €	5.024.465 €	3.112.848 €	2.774.447 €
Otros gastos de explotación	1.576.395 €	3.250.450 €	1.633.645 €	2.991.905 €
Amortización de inmovilizado	3.206.201 €	5.673.515 €	2.536.573 €	2.902.729 €
Gastos financieros	350.506 €	305.519 €	520.243 €	110.652 €
<b>Total gastos</b>	<b>6.825.391€</b>	<b>14.253.949€</b>	<b>7.803.309€</b>	<b>8.779.733€</b>
Fuente: páginas web AAPP				

Si buscamos puertos con tráfico similares (no de ingresos) el que más se acerca es Motril y Melilla.

DATOS DE TRÁFICO	ARRECIFE	A.P. MELILLA	A.P. Vilagarcia	A.P. MOTRIL	A.P. AVILES
Total pasajeros	484.015	771.880	2.397	446.433	2.454
Total buques	1.623	1.406	260	886	806
Total GT buques (Miles GT)	27.227	28.637	1.624	17.306	6.014.785
Total mercancías (Ton)	1.394.933	983.272	983.278	1.897.865	5.173.619



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

AÑO 2014	ARRECIFE	A.P. MELILLA	A.P. VILAGARCIA	A.P. MOTRIL	A.P. AVILES
<b>INGRESOS DE EXPLOTACION</b>					
Tasas portuarias	5.027.211 €	7.463.784 €	4.111.053 €	5.452.460 €	12.279.619 €
Tarifas y otros	461.158 €	2.343.325 €	444.209 €	612.130 €	1.397.288 €
Otros Ingresos de explotación*	487.522 €	3.708.178 €	2.574.874 €	1.007.177 €	
Otros			16.042 €		721.424 €
<b>TOTAL</b>	<b>5.975.891 €</b>	<b>13.515.287 €</b>	<b>7.146.178 €</b>	<b>7.071.767 €</b>	<b>14.398.331 €</b>
<i>Fondo compensación recibido (Incluido otros ingresos de explotación)*</i>	<b>303.257 €</b>	<b>3.527.000 €</b>	<b>1.558.000 €</b>	<b>324.000 €</b>	<i>no se detalla en PyG</i>
<b>GASTOS DE EXPLOTACION</b>					
Gastos de personal	- 1.692.289 €	- 5.024.465 €	- 3.112.848 €	- 2.774.447 €	-3.892.164
Otros gastos de explotación	- 1.576.395 €	- 3.250.450 €	- 1.633.645 €	- 2.991.905 €	-4.023.439
Amortización de inmovilizado	- 3.206.201 €	- 5.673.515 €	- 2.536.573 €	- 2.902.729 €	-6.404.805
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero	725.026,72€	2.014.245 €	825.486 €	672.114 €	1.942.644
Exceso de provisiones		1.924 €		25.652 €	
Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado	35.493,47€	- 652.172 €	- 19.904 €	- 107 €	-327.817
Otros resultados		2.258.217 €			733.004
<b>RESULTADO DEEXPLOTACION EJERCICIO 2014.</b>	<b>261.526,77€</b>	<b>3.189.071 €</b>	<b>668.693 €</b>	<b>- 899.655 €</b>	<b>2.425.753 €</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>-446.014,62</b>	<b>5.149.504 €</b>	<b>42.795 €</b>	<b>- 899.342 €</b>	<b>2.630.162 €</b>

En aquellos cuyo resultado es positivo como son Melilla y en menos medida villagarcia no se obtendrían estos resultado sin el importe consignado por el Fondo de compensación. En el caso de Melilla lo evidencia el resultado de explotación aunque el resultado del ejercicio sale positivo debido a una partida de más de 2 millones de euros como ingresos financieros ¿??. El resultado del año 2013 de este puerto fue positivo de 1.842 mil euros con una aportación del fondo de 3.956 mil euros.



### 5.6.- COMPARACIÓN DEL FONDO DE COMPENSACIÓN INTERPORTUARIO CON PUERTOS SIMILARES.

Concepto	Arrecife APLP	Melilla	Vilagarcia	Motril
Fondo contribución Recibido	303.257 €	3.527.000 €	1.558.00 €	324.000 €
Fondo contribución Aportado	- 126.182 €	- 55.000 €	- 35.000 €	-122.000 €
Fondo contribución Neto	177.075€	3.472.000€	1.523.00 €	202.000€

Fuente: páginas web AAPP

### 5.7.- COMPARACIÓN DE COSTE DE SERVICIOS PORTUARIOS CON PUERTOS SIMILARES

	Las Palmas		Arrecife	Vilagarcia	Motril	Melilla
	Potencia HP		Potencia HP	Potencia	Potencia	Potencia
G.T.	1501 a 2000	2001 a 2500	2001 a 2500	1501 a 2000	HP	HP
de 1001 a 2000	213,00	250,39	247,30	360,70	160,00	135,00
de 5001 a 7000	424,67	498,79	492,85	606,70	656,00	540,00
de 13001 a 16000	843,33	990,90	978,62	786,35	2.970,00	1.305,00
de 25001 a 30000	1.062,34	1.248,63	1.232,99	1.119,03	8.162,50	2.475,00

	Las Palmas	Arrecife	Vilagarcía	Motril	Melilla
G.T.	Ent/Sal				
de 3001 a 5000	62.28/35.70	33,7	162,84	36,24	52,6
de 10001 a 13000	133.48/77.22	80,55	252,39	66,45	62,35
de 25001 a 30000	268.91/154.74	105,55	484,44	102,7	145,5

G.T.	Las Palmas	Arrecife	Vilagarcía	Motril	Melilla
de 1001 a 2000	130,86	98,87	219,7	120,05	131,29
de 6001 a 7000	130,86	113,02	357,7	146,48	179,28
de 10001 a 11000	163,61	121,47	457,38	195,58	223,69



Tabla .- Comparación de las tarifas vigentes del servicio de Recepción de desechos generados por Buques (MARPOL) del puerto de Arrecife con puertos similares.					
	Las Palmas	Arrecife	Vilagarcía	Motril	Melilla
	€/m3	€/m3	€/m3	€/m3	€/m3
Anexo I	71,00	71,00	90,23	-	75,00
Anexo V	50,00	150,00	65,00	-	-

En relación a este servicio, tal y como se comentó previamente, se ha de tener en cuenta que el usuario paga una tarifa fija independientemente del uso (volumen de toneladas descargadas) que realice mientras que la Autoridad Portuaria abona a los licenciarios el importe por volumen manipulado. Aunque el servicio de recogida de desechos generados por buques no incluye ni el almacenamiento ni el tratamiento de los mismos, estos procesos sí son repercutidos por las prestatarias en el cobro del servicio al tratarse de sustancias altamente contaminantes lo que conlleva elevados costes en infraestructuras para su manipulación. La inexistencia de plantas de tratamiento y reutilización de estas sustancias en el territorio canario, obliga a su almacenamiento y reexpedición fuera del archipiélago lo que, consecuentemente, encarece el servicio. En vistas a la inexistencia de instalaciones en los puertos de Arrecife y Puerto del Rosario, la Autoridad Portuaria de Las Palmas, optó por aprobar un pliego único para todos los puertos con el fin de que el sobrecoste que tendría este servicio en los puertos con menor tráfico se compensara con las economías de escala generadas en el Puerto de Las Palmas. Por tanto, en el caso de tener que prestar el servicio en el Puerto de Arrecife de forma independiente, teniendo en cuenta la carencia de este tipo de infraestructuras y medios en la localidad podría incrementar el coste del mismo mientras que los ingresos se mantendrían constantes.

## 5.8.- ENCUESTA. METODOLOGÍA Y RESULTADOS.

Como población se identificarán los principales negocios y los principales clientes en las industrias portuarias y se realizarán las encuestas a una muestra muy representativa de los clientes de acuerdo con las bases de datos disponibles.

El objetivo de esta encuesta es conocer en un momento determinado la visión que tienen los responsables de los principales clientes sobre la competitividad de la industria portuaria de Arrecife dentro de la APLP o independiente.

Los ámbitos de la encuesta son:

- ✓ Territorial: Las unidades de análisis son empresas de la industria portuaria



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

analizada

- ✓ Poblacional: El ámbito de estudio incluye las principales actividades de la industria portuaria.

Respecto a la dimensión de la muestra, normalmente, las empresas son de todos los tamaños. Y en cuanto a la representatividad de la muestra, se considera que es representativa tanto a nivel del Puerto de Las Palmas como del Puerto de Arrecife y está formada por treinta empresas que trabajan en el Puerto de Arrecife.

Respecto a las justificaciones técnicas y teóricas, hasta ahora, las simulaciones realizadas permiten asegurar la validez de la metodología TANKAN en unas encuestas de opinión concretas y en unos períodos determinados sin que taxativamente se pudiera afirmar que ocurriría lo mismo en otros períodos o en otro tipo de encuestas (INE, 2015).

Respecto a la recogida de la información, las encuestas se realizaron con entrevistas personales, telefónicas y por correos electrónicos. Y respecto al tratamiento de la información, se ha procesado la información recibida ordenada en tablas, utilizando números que garanticen la

- ✓ Territorial: Las unidades de análisis son empresas de los puertos de Arrecife y de Las Palmas.
- ✓ Poblacional: El ámbito de estudio incluye las principales actividades de la industria portuaria.

Respecto a la dimensión de la muestra, las empresas son de todos los tamaños. Y, en cuanto a la representatividad de la muestra, se considera que es representativa tanto a nivel del puerto de Las Palmas como del puerto de Arrecife y está formada por treinta empresas que trabajan en el puerto de Arrecife.

### **POBLACIÓN.**

La población de la encuesta a efectos de determinar la competitividad del puerto de Arrecife son sus clientes. En la muestra se elegirán los clientes más representativos que operen en ambos puertos. A efectos de determinar la muestra de la encuesta se ha recurrido a las bases de datos de la Autoridades Portuaria y a las asociaciones empresariales más representativas que incluyen entre sus asociados a navieras, consignatarios, transitarios y provisionistas. Las bases de datos disponibles sobre navieras, consignatarios, transitarios y provisionistas son las siguientes:

- ✓ <http://www.palmasport.es/web/guest/navieras-del-puerto>.
- ✓ <http://www.diariodelpuerto.com/ver/2/maritimo.html>
- ✓ Guías de los puertos de Las Palmas 2013.
- ✓ Quien es quien en logística en España, Canarias, Las Palmas y Arrecife, 2014.



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

Grupo Diario Editorial (Valencia).

**MUESTRA.**

Como muestra para realizar las encuestas se buscarán los clientes finales más representativos de cada uno de los negocios preferentes. Los negocios más representativos cubren casi la totalidad del tráfico de los puertos de las Palmas y de Arrecife.

Los principales clientes de transbordos y carga y descarga son las navieras que tienen líneas regulares operando en los puertos de Arrecife y en Las Palmas, que se detallan en la siguiente tabla.

El escrito enviado fue el siguiente:

**ASUNTO: “La creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote para la explotación y comercialización de las infraestructuras y servicios ubicados en la isla de Lanzarote, estratégicos para el desarrollo socio-económico de la isla”**

Estimado Sr/a,

Se ha recibido desde distintas Instituciones (Ayuntamientos, Cabildo Insular de Lanzarote, Puertos del Estado) información y requerimientos de información respecto a la solicitud al Ministerio de Fomento de **“La creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote para la explotación y comercialización de las infraestructuras y servicios ubicados en la isla de Lanzarote, estratégicos para el desarrollo socio-económico de la isla”, considerando razones de viabilidad, funcionalidad y eficacia, desde la óptica de la gestión portuaria y la competitividad.**

Se solicita,

Nos trasladen las consideraciones de su empresa o asociación sobre este asunto, y particularmente sobre la incidencia que esta posible segregación tendría en la competitividad de su empresa, del Puerto y por tanto en la evolución de los tráficos.



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

<b>Tabla .- empresas a las que se le ha consultado</b>	
<b>Naviera / representante / asociación</b>	<b>Datos para encuesta.</b>
1.- Amarradores de Arrecife	Edificio de Usuarios Oficina 29, Arrecife, Lanzarote
2.- Torremor e Hijos SL	San Marcial Nº 3, Edificio Isidora, Arrecife, Lanzarote
3.- Corporación de Prácticos del Puerto de Arrecife	Edificio de Usuarios Oficina 25, Arrecife, Lanzarote
4.- Remolcadores Insulares SA (Boluda Corporación Marítima SL)	Estación Marítima, entre-plantas, Las Palmas de GC
5.- Asociación de Consignatarios y empresas portuarias de Lanzarote y Fuerteventura (ASECEBU)	Calle José Antonio nº 90, Arrecife, Lanzarote
6.- Asociación Profesional de Consignatarios y Estibadores de Lanzarote (FELAPYME)	Calle Miguel Primo de Rivera nº 6, 1º, Arrecife, Lanzarote
7.- Cofradía de Pescadores de Arrecife	Arrecife, Lanzarote
8.- Naviera Armas SA	Calle Doctor Juan Domínguez Pérez nº 2, Las Palmas de GC
9.- Estibadora Lanzarote SL	Avda. Los Mármoles 2, 1º, puerta 17, Arrecife, Lanzarote
10.- Estibadora Los Mármoles SL	Avda Los Mármoles 22-24, Arrecife, Lanzarote
11.- Grupo Boluda (estibadora)	Estación Marítima, entre-plantas, Las Palmas de GC
12.- Terminal Marítima de Arrecife SA	Avda Los Mármoles 22-24, Arrecife, Lanzarote
13.- Terminal Portuaria de Lanzarote SL (TERPORLAN)	Calle José Antonio 90, Arrecife, Lanzarote
14.- Paukner Canarias SL	Avda Los Mármoles nº 1, Arrecife, Lanzarote
15.- Cofradía de Pescadores de San Ginés	Arrecife, Lanzarote
16.- Fuerteventura Shipping SL	Edificio de Servicios Portuarios OF 35-36, Arrecife, Lanzarote
17.- Juan Betancor López SL	Avda José Antonio 90, Arrecife, Lanzarote
18.- Matías García Elías SL	Calle Miguel Primo de Rivera nº 4, 3º derecha
19.- Aguages Sistemas SL	Calle Las Codornices nº 13, Nazaret, Arrecife
20.- Ecología Canaria SA (ECANSA)	Calle Harald Flick s/n, Las Palmas de GC
21.- Sertego Servicios Medioambientales	Calle Pinillos Izquierdo s/n, nave 4, Las Palmas de GC
22.- Asociación de Navieras Españolas (ANAVE)	Calle Doctor Fleming Nº 11, 4º planta, Madrid
23.- Alisios Shipping Lines SA	Calle Sao Paulo nº 58, 1º, Las Palmas de GC
24.- Canary Port Services SL	Calle Juan Rejón 141, 4ºE, edif Puerto Europa, Las Palmas de GC
25.- Miller y Cía	Avenida de las Petrolíferas, Edif Boluda, Las



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

	Palmas de GC
26.- Compañía Trasmediterránea	Plaza Mr. Jolly s/n, Edif. Trasmediterránea, Las Palmas de GC
27.- Contenosa SA	Calle Juan Rejón nº 91, 2º, Las Palmas de GC
28.- Canarship SA	Calle Juan Rejón nº 48, 1º, Las Palmas de GC
29.- A. Pérez y Cía SL	C/ Las Petrolíferas, Plaza Mr. Park, Edif. Pérez
30.- Soluciones Integrales Marítimas SLU (SIM)	Muelle Grande, Edificio Spanish Pelagic, Portal B, Ofic 2, Las Palmas de GC
31.- OPDR Iberia SLU	Melle León y Castillo s/n, Las Palmas de GC
32.- Cargolan	Puerto de Los Marmoles Zona 2, Arrecife, Lanzarote
33.- Lanzarote Shipping	Muelle de Los Mármoles, edificio Usuarios, Arrecife, Lanzarote
34.- JSV Logistic SI	Calle José Guerra Navarro nº 6, 2º, Las Palmas de GC
35.- Boluda Lines	Calle Las Petrolíferas s/n, Edif Boluda, Las Palmas de GC
36.- Cargo Lanzarote SL	Muelle Los Mármoles, Arrecife, Lanzarote
37.- DISA Corporación Petrolífera SA	Calle Párroco Villar Reina nº 1, Las Palmas de GC
38.- Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puertos	C/ Argensola, nº 2, 1º izquierda, Madrid
39.- Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (ANESCO)	Paseo de la Castellana nº 18, 7ª planta, Madrid
40.- Asociación Nacional de Remolcadores de España (ANARE)	C/ Serrano 161, Madrid
41.- Asociación Española de Empresas de Amarre (AEEA)	Avenida Linares rivas nº 6, La Coruña
42.- Hamilton y CIA SA	Plaza Manuel Becerra nº 1, Edificio Puerto 7º, Las Palmas GC
Fuente: Guías de los puertos de Las Palmas 2013; <a href="http://www.asocelpa.es">http://www.asocelpa.es</a> ; Quien es quien en logística en España, Canarias, Las Palmas 2014. <a href="http://www.palmasport.es">http://www.palmasport.es</a>	



## ENCUESTA Y RESULTADOS.

Las empresas que han respondido son:

<b>Tabla .- Empresas que han respondido a la encuesta</b>	
Naviera / representante / asociación	Datos para encuesta.
Torremor e Hijos SL	San Marcial Nº 3, Edificio Isidora, Arrecife, Lanzarote
Corporación de Prácticos del Puerto de Arrecife	Edificio de Usuarios Oficina 25, Arrecife, Lanzarote
Asociación de Consignatarios y empresas portuarias de Lanzarote y Fuerteventura (ASECEBU)	Calle José Antonio nº 90, Arrecife, Lanzarote
Cofradía de Pescadores de San Ginés	Arrecife, Lanzarote
Fuerteventura Shipping SL	Edificio de Servicios Portuarios OF 35-36, Arrecife, Lanzarote
Aguages Sistemas SL	Calle Las Codornices nº 13, Nazaret, Arrecife
Sertego Servicios Medioambientales	Calle Pinillos Izquierdo s/n, nave 4, Las Palmas de GC
Asociación de Navieras Españolas (ANAVE)	Calle Doctor Fleming Nº 11, 4º planta, Madrid
Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puertos	C/ Argensola, nº 2, 1º izquierda, Madrid
Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (ANESCO)	Paseo de la Castellana nº 18, 7ª planta, Madrid
Fuente: Guías de los puertos de Las Palmas 2013; <a href="http://www.asocelpa.es">http://www.asocelpa.es</a> ; Quien es quien en logística en España, Canarias, Las Palmas 2014. <a href="http://www.palmasport.es">http://www.palmasport.es</a>	

El porcentaje de respuestas de las encuestas ha sido del 26%.



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

En la siguiente tabla se detallan un resumen ordenado de las respuestas de las encuestas realizadas sobre la competitividad del Puerto de Arrecife perteneciendo a la APLP o con autoridad portuaria independiente.

<b>Tabla .- Respuestas de las encuestas que consideran al puerto de Arrecife más competitivo permaneciendo con el de la APLP.</b>
<ol style="list-style-type: none"><li>1. MAYOR RIESGO.- Los cruceros dependen de un turismo fluctuante, y no se puede depender de un “fondo de compensación interportuario”. NO HAY MERCADO SUFICIENTE.</li><li>2. MAYORES COSTES de servicios y tasas portuarias.</li><li>3. La unión hace la fuerza, sobre todo en servicios complejos.</li><li>4. Mayor racionalidad y eficiencia de la Administración Pública: mismos procedimientos, programas informáticos,.....</li><li>5. Mayor viabilidad de algunos servicios técnico-naúticos en el puerto de Arrecife.</li><li>6. Menor estructura administrativa pública en el sistema portuario.</li><li>7. Mayor tráfico.</li><li>8. La segregación trae una pérdida de tráficos debido al aumento de costes y pérdida de competitividad y eficiencia.</li><li>9. Se complica la viabilidad de algunos servicios técnico-náuticos en caso de independencia.</li></ol>
Fuente: elaboración propia con datos de encuestas.

<b>Tabla .- Repuestas de las encuestas que consideran al puerto de Arrecife más competitivo independiente de la APLP.</b>
<ol style="list-style-type: none"><li>1. GESTIÓN más autónoma y cercana a los usuarios<sup>1</sup></li></ol>
Fuente: elaboración propia con datos de encuestas.

<b>Tabla .- Otras repuestas de interés en las encuestas.</b>
<ol style="list-style-type: none"><li>1. La explotación de las infraestructuras dependen de los empresarios y sus inversiones.-</li><li>2. Prudencia y potenciar el dialogo mas que la independencia.</li><li>3. Se necesita más información para opinar. Es fundamental contar con la opinión de las empresas de servicios, importadores, exportadores.</li><li>4. No afectaría la segregación a los prácticos de Arrecife por ser independientes de Las Palmas.</li><li>5. Se requiere estudio económico-financiero de viabilidad con carácter previo a emitir opinión.</li><li>6. Se requiere más información para opinar.</li><li>7. Se adaptarían las tarifas a los tráficos y a los nuevos pliegos.</li></ol>
Fuente: elaboración propia con datos de encuestas.

<sup>1</sup> Cofradía de pescadores (ajenos a la actividad del negocio portuario) con salvedades ya que en su contestación les preocupa que dicha gestión pudiera conllevar mayores costes de servicios y tasas portuarias.



### 5.9.- SIMULACIÓN DE LOS INGRESOS Y GASTOS DEL PUERTO DE ARRECIFE DENTRO DE LA APLP Y SIENDO UNA NUEVA AP.

#### INGRESOS

No se considera diferencia respecto a los ingresos actuales y la proyección de ingresos del puerto de Arrecife dentro de la APLP o con Autoridad Portuaria independiente

#### GASTOS

La proyección de gastos de estructura del puerto de Arrecife aumentaría, especialmente en gastos de personal (Datos de personal obtenidos de las tablas Salariales del II Convenio PPEE actualizadas y para el personal de fuera de Convenio y presidentes de las tablas de retribuciones publicadas por PPEE para el 2015).

Se considera que la APL pertenece a los puertos del Grupo IV.

Se considera el organigrama mínimo para el funcionamiento como Autoridad Portuaria, (similar al organigrama de la AP de Motril y AP de Vilagarcía) que sería el siguiente:

Nº	PRESIDENCIA	Nivel salarial	Retribución
	Presidente	Fuera de convenio	77,641.16
1	Asistente de Dirección	GII-BII-N4	28,952.28
<b>1</b>			<b>106,593.44</b>

Nº	DIRECCIÓN	Nivel salarial	Retribución
	Director	Fuera de convenio	77,641.16
1	Asistente de Dirección	GII-BII-N4	28,952.28
<b>1</b>			<b>106,593.44</b>

Nº	DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURAS	Nivel salarial	Retribución
	Jefe de División	Fuera de convenio	45,505.57
1	Administrativo General	GIII-BI-N4	25,419.61
1	Oficial de Obras y Mantenimiento	GIII-BII-N7	20,129.23
	<b>Proyectos, Obras y Conservación</b>		
	Jefe de Unidad de Oficina Técnica	Fuera de convenio	36,186.81
1	Responsable de Inf.	GII-BI-N5	34,110.53
1	Técnico de Inf.	GII-BII-N4	28,952.28
	<b>Señales Marítimas</b>		
1	Técnico de SAN	GIII-BI-N4	25,419.61
	<b>Medioambiente</b>		
1	Técnico de Medioambiente	GII-BII-N4	28,952.28
<b>6</b>			<b>244,675.91</b>



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

Nº	DIVISIÓN DE AUDITORÍA Y CONTROL DE GESTIÓN	Nivel salarial	Retribución
	Jefe de División	Fuera de convenio	45,505.57
1	Administrativo General	GIII-BI-N4	25,419.61
	<b>Control de Gestión</b>		
1	Técnico de Oficina de SG	GIII-BI-N4	25,419.61
	<b>Auditorías Internas y Calidad</b>		
1	Técnico Sistemas de Calidad	GII-BII-N4	28,952.28
<b>3</b>			<b>125,297.07</b>

Nº	DEPARTAMENTO ECONÓMICO FINANCIERO	Nivel salarial	Retribución
	Jefe de Departamento	Fuera de convenio	54,554.08
1	Administrativo General	GIII-BI-N7	21,684.54
	<b>Tesorería</b>		
1	Técnico de Facturación	GII-BII-N4	28,952.28
	<b>Contabilidad</b>		
1	Técnico Económico Financiero	GII-BII-N4	28,952.28
	<b>Facturación</b>		
1	Responsable de Facturación	GII-BI-N8	31,340.57
	<b>Control Presupuestario</b>		
1	Responsable Económico Financiero	GII-BI-N5	34,110.53
<b>5</b>			<b>199,594.26</b>

Nº	DEPARTAMENTO PLANIFICACIÓN Y EXPLOTACIÓN	Nivel salarial	Retribución
	Jefe de Departamento	Fuera de convenio	54,554.08
1	Administrativo General	GIII-BI-N4	25,419.61
	<b>Planificación</b>		
1	Responsable de Infraestructuras	GII-BI-N5	34,110.53
	<b>Operaciones y Servicios Portuarios</b>		
1	Responsable de Operaciones y Servicios Portuarios	GII-BI-N5	34,110.53
	<b>Dominio Público</b>		
1	Técnico de Dominio Público	GII-BII-N4	28,952.28
	<b>Policía Portuaria</b>		
1	Responsable de Policía Portuaria	GII-BI-N5	34,110.53
	<b>Seguridad Industrial y P.I.M (Plan Interior Marítimo)</b>		
1	Responsable de Seguridad	GII-BI-N5	34,110.53
	<b>Marpol</b>		
1	Técnico de Medio Ambiente	GII-BII-N4	28,952.28
<b>7</b>			<b>274,320.35</b>



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

Nº	DEPARTAMENTO SECRETARIO GENERAL	Nivel salarial	Retribución	
	Jefe de Departamento	Fuera de convenio	54,554.08	
1	Administrativo General	GIII-BI-N4	25,419.61	
	<b>Registro</b>			
1	Técnico Gestión Documental	GIII-BI-N4	25,419.61	
	<b>Coordinación de Eventos, Consejo de Administración</b>			
1	Técnico de Comunicación e Imagen	GII-BII-N4	28,952.28	
	<b>DIVISIÓN DE ASESORÍA JURÍDICA, CONTRATACIÓN Y SERVICIOS</b>			
	Jefe de División	Fuera de convenio	45,505.57	
	<b>Servicios Jurídicos</b>			
1	Responsable de Oficina de SG	GII-BI-N5	34,110.53	
	<b>Compras y Contratación</b>			
1	Técnico de Oficina de SG	GII-BII-N4	28,952.28	
<b>5</b>			<b>242,913.94</b>	
Nº	DEPARTAMENTO DE RECURSOS HUMANOS	Nivel salarial	Retribución	
	Jefe de Departamento	Fuera de convenio	54,554.08	
1	Administrativo General	GIII-BI-N4	25,419.61	
	<b>Gestión RRHH</b>			
1	Responsable de RRHH y Organización	GII-BI-N5	34,110.53	
	<b>Nóminas y Seguros Sociales</b>			
1	Técnico de RRHH y Organización	GII-BII-N4	28,952.28	
	<b>Prevención de Riesgos Laborales y Coord. Act. Empresariales</b>			
1	Responsable de Seguridad	GII-BI-N5	34,110.53	
<b>4</b>			<b>177,147.02</b>	
Nº	DIVISIÓN DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN	Nivel salarial	Retribución	
	Jefe de División	Fuera de convenio	45,505.57	
1	Administrativo General	GIII-BI-N7	21,684.54	
1	Responsable de Sistemas	GII-BI-N5	34,110.53	
1	Técnico en Sistemas	GIII-BI-N4	25,419.61	
<b>3</b>			<b>126,720.25</b>	
<b>Nº Total</b>			<b>Nº Total</b>	
<b>35</b>			<b>1,603,855.67</b>	
Nº	Policía Portuaria	Nivel salarial	Retribución	
2	Jefe de Servicio Policía Portuaria	GII-BII-N4	28,952.28	57,904.55
4	Jefe de Equipo Policía Portuaria	GIII-BI-N7	21,684.54	86,738.16
16	Policía Portuaria	GIII-BII-N7	20,129.23	322,067.68
<b>22</b>			<b>466,710.39</b>	



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

Total personal sujeto a Convenio	
<b>57</b>	
Total personal fuera de Convenio	
4	Jefe de Departamento
4	Jefe de División
1	Jefe de Unidad
<b>9</b>	

Gastos en Salarios	2,070,566.06
Cargas Sociales	724,698.12
<b>Gastos de personal</b>	<b>2,795,264.18</b>

Según la cuenta de resultados de gastos y beneficios para el año 2015, el apartado 6. Gastos de Personal resulta ser:

a) Sueldos, salarios y asimilados.....	1.366.638,03
c) Cargas sociales.....	<u>530.173,35</u>
	<b>1.896.811,38</b>

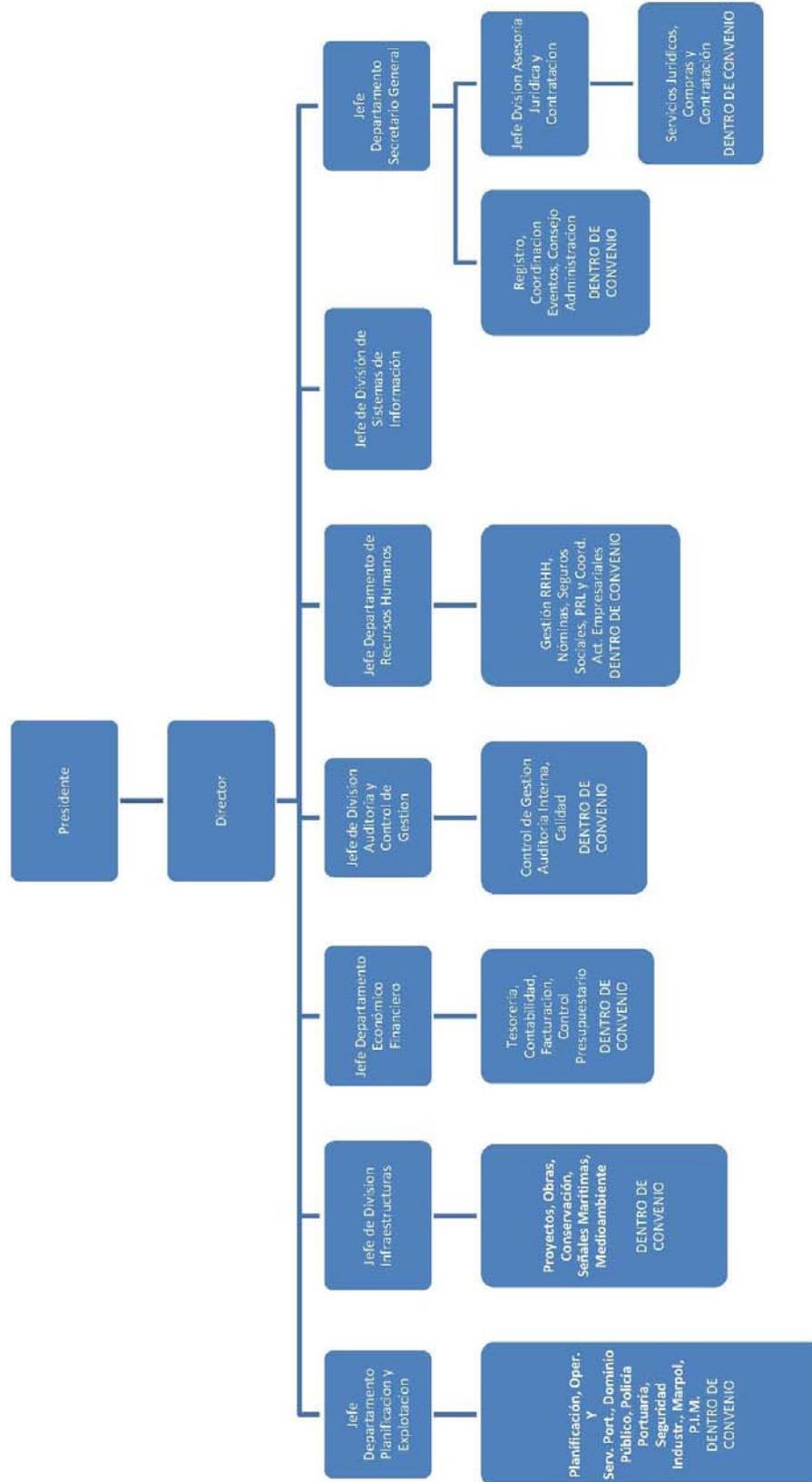
La conclusión es que la segregación conlleva incrementar los gastos de personal en unos **900.000 euros**.

Además, para cubrir emergencias de seguridad, habría que considerar que se tendría que montar un centro de control de operaciones permanente que estuviera operativo día y noche y todos los días de la semana. Se estima un coste de dicho centro de control de 70.000 euros. (Basado en un pliego de vigilancia para el puerto de Carboneras perteneciente a la AP Almería).

Además de los gastos asociados al personal, en la contabilidad analítica, el Puerto de Arrecife se está beneficiando de economías de escala generadas en otros servicios al estar incluida en una estructura mayor (tales como seguros, renting, combustible, asesorías laboral, jurídica....) que, aunque son difícilmente cuantificable se puede hacer una analogía con los puertos establecidos de referencia.



# INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE



ORGANIGRAMA AUTORIDAD PORTUARIA DE LANZAROTE



### **COSTE DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS.**

Respecto a los costes de los servicios portuarios se considera que hay una diferencia importante respecto a los costes actuales de los servicios portuarios y la proyección de costes del puerto de Arrecife con Autoridad Portuaria independiente.

Se ha detectado distorsión importante en los costes de los servicios de remolque.

Respecto al servicio de remolque, ante emergencias la AP de Arrecife debería de disponer de *medios independientes de la APLP, lo cual significaría un coste adicional importante*

#### **Analisis Economico-Financiero Servicio de Remolque Puerto de Arrecife**

FACTURACIÓN de los SERVICIOS	Facturación a TARIFA VIGENTE €	REMOLCADORES		
		Nº Maniobras	Maniobras 1 Remolcador	Maniobras 2 Remolcador
<b>AÑO 2013</b>	<b>114,406.96</b>	<b>43</b>	33	10
<b>AÑO 2014</b>	<b>200,156.98</b>	<b>90</b>	83	7

#### **COSTES DE LOS SERVICIOS**

##### **A- Caso Propiedad Remolcador**

##### **B- Licenciatario**

MEDIOS MATERIALES	Inversión €	Años Vida Util - Licencia	Amortización anual €
1 Remolcador convencional con una potencia no inferior a 25 Tm.	6,000,000	25	240,000

##### **B- Caso de Arrendamiento Remolcador licenciatario REINSA-BOLUDA**

Costes Año 2014

1 Remolcador convencional con una potencia no inferior a 25 Tm.	103,000
---	---------

Medios Materiales Arrendamiento Remolcador	Coste Arrendamiento diario €	Maniobras 2º Remolcador año 2014	Coste 2º Remolcador €
Arrendamiento 1 Remolcador convencional con una potencia no inferior a 25 Tm.	7,000	7	49,000



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

<b>COSTES MEDIOS HUMANOS</b>	<b>Altas Empresa 2014 P. Arrecife</b>	<b>COSTES SALARIALES €</b>
------------------------------	---	--------------------------------

<b>PERSONAL DE FLOTA</b>	<b>3.5</b>	<b>159,000</b>
<b>PERSONAL ADMINISTRATIVO</b>	<b>1</b>	<b>30,000</b>
<b>TOTALES</b>	<b>4.5</b>	<b>189,000</b>

<b>COSTES DE APROVISIONAMIENTO</b>	<b>Costes año 2014 €</b>
<b>Consumo combustibles y otros</b>	<b>57,254</b>

<b>COSTES DE GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN</b>	<b>Costes ESTIMDADO €</b>
<b>Consumo combustibles y otros</b>	<b>15,000</b>

<b>CUENTA DE RESULTADOS SERVICIO REMOLQUE PUERTO DE ARRECIFE</b>	<b>A- SIMULACIÓN en Aplicación Medios Humanos y Materiales descritos pliegos y Tarifas Vigentes €</b>	<b>B- Cuenta de Perdidas y Ganancias REINSA en Puerto Arrecife año 2014 €</b>
--	---	---

**Importe neto Cifra de Negocios**

<b>Prestación servicios a Tarifa Vigente</b>	<b>200,156.98</b>	<b>191,215.38</b>
--	-------------------	-------------------

<b>Aprovisionamientos - Combustibles</b>	<b>57,254</b>	<b>57,254</b>
--	---------------	---------------

<b>Costes de Personal</b>	<b>189,000</b>	<b>171,510</b>
---------------------------	----------------	----------------

<b>Amortización Remolque</b>	<b>240,000</b>	<b>0</b>
<b>Servicios Ext. - Arrendamiento Remolque</b>	<b>49,000</b>	<b>103,000</b>

<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-335,097.02</b>	<b>-140,548.49</b>
-------------------------------------	--------------------	--------------------

<b>INCREMENTO FACTURACIÓN UMBRAL DE RENTABILIDAD</b>	<b>167.42%</b>	<b>73.50%</b>
--	----------------	---------------

<b>INCREMENTO TARIFARIO SOBRE TARIFAS VIGENTES</b>	<b>55.00%</b>	<b>25.00%</b>
--	---------------	---------------



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

Por tanto, respecto al servicio portuario de remolque se incrementarían las tarifas un 55% si el puerto de Arrecife dejase de pertenecer a la APLP y se creara una nueva AP.

Respecto al tratamiento de residuos de marpol, no tendría sentido con una AP independiente que los residuos se almacenaran en en el puerto de Las Palmas para su tratamiento. El almacenamiento y tratamiento de dichos residuos en el puerto de Arrecife supondría, por el efecto escala un coste superior.



## 6.- CONCLUSIONES.

### 6.1.- CONCLUSIONES GENERALES SOBRE LA COMPETITIVIDAD DE LA INDUSTRIA PORTUARIA.

La **competitividad** se define como la capacidad o habilidad específica de una empresa, una institución o un país para competir vendiendo sus bienes o servicios en rivalidad con otros productores, ya sea atrayendo nuevos consumidores o clientes o manteniendo los ya existentes. La competitividad es, por tanto, un fenómeno dinámico y complejo que se ve determinada por numerosos factores que se distinguen según la empresa pueda actuar directamente en algunos de ellos (factores endógenos) y en otros no, al no depender de ella (factores exógenos).

Los factores determinantes exógenos se clasifican en: geográficos y económicos; demográficos y culturales; y los políticos y sociales. Los factores determinantes endógenos se clasifican en: las características del producto o servicio; y la conducta y estrategia de la empresa.

Entre las características del producto y del servicio destaca la fiabilidad, la calidad, la seguridad, la eficiencia y el precio.

Respecto a la **competitividad de un puerto**, esta sería la **capacidad o habilidad específica de sus empresas e instituciones para competir vendiendo sus operaciones y servicios con calidad, en rivalidad en distintos mercados, afectando a la economía local, la regional, al cluster-empresarial portuario y a los usuarios y clientes directos del puerto.**

Ganar competitividad en el sector portuario, por tanto, implica reducir costes, aumentar en eficiencia y calidad y ganar en fiabilidad; es decir, ganar en productividad; siendo necesario que se impliquen todos los agentes, entes, organismos, asociaciones y administraciones relacionados con el sector portuario.

La internacionalización de las economías genera flujos crecientes de mercancías que traspasan las fronteras nacionales. La mayor parte de estos movimientos dan como resultado una organización espacial que responde a los retos de competitividad. Para ello se hace necesaria una especialización cada vez mayor.

Los factores **endógenos**, además de permitirnos medir la competitividad de un puerto, también nos permiten impulsarla directamente desde el mismo puerto. De ahí su gran importancia al poder generar crecimiento de la competitividad con una buena gestión. En la industria portuaria se consideran las siguientes características del producto y del servicio: el mínimo coste generalizado; y la calidad en gestión, control y eficiencia de



las operaciones y servicios. Respecto a la conducta y estrategia de la industria portuaria se destacan los siguientes factores: la máxima contribución a la generación del valor añadido para los clientes y la sociedad; y la innovación y la especialización, que incluye los requerimientos específicos de cada tipo de tráfico y las terminales portuarias existentes (cautivas) y potenciales.

Son significativas las conclusiones del estudio efectuado por el Comité de Puertos de la Unión Europea en 1998 refleja que para los principales *mega carriers* el 75% de sus decisiones de elección de un puerto, se centraban en **la calidad y disponibilidad de servicios** y solo el 20% en precios y tarifas y 5% en el resto.

La fiabilidad (conectividad), la calidad, la seguridad, la gestión ambiental, la eficiencia, la productividad, la capacidad, el nivel de servicio, el precio y el coste se concretan en los puertos en dos prioridades, que se consideraran en esta tesis como dos aspectos diferenciados de las características del producto y del servicio: el **mínimo coste generalizado de transporte y la calidad en la gestión, el control y la eficiencia de las operaciones y servicios.**

Los clientes eligen la ruta de su cadena de transporte y distribución con **mínimo coste generalizado del transporte**, que es el coste de distribución total. El coste generalizado de transporte consta de tres elementos fundamentales: dinero, tiempo y riesgo.

Respecto a los costes, la consideración del coste generalizado introduce, a través de la reducción de los tiempos de espera, un elevado grado de competencia entre los prestatarios de los servicios portuarios, tanto dentro de un puerto, como entre varios puertos de una región. El coste generalizado engloba el precio de los servicios portuarios, el tiempo de espera y los costes del transporte terrestre hasta que la mercancía llega a su destino final.

En este informe se define la industria portuaria como un **conjunto amplio y heterogéneo de actividades económicas, directa o indirectamente relacionadas con el embarque y desembarque de pasajeros así como la carga, descarga, almacenamiento o trasbordo de mercancías en los puertos.**

Los principales determinantes de la competitividad de la industria portuaria son la tecnología y los factores de producción que condicionan la oferta, el contexto económico que condiciona la demanda y la regulación.

Respecto a la oferta y la tecnología, en la actualidad, los puertos y sus industrias se han convertido en centros logísticos de transporte intermodal, en los que se realizan muchas otras actividades de valor añadido, interviniendo gran variedad de agentes económicos, tanto públicos como privados, con distintos niveles de competencia y



regulación que garantizan la conectividad física y la transferencia intermodal eficiente. La industria portuaria se conecta con el exterior mediante el acceso marítimo (canales de acceso, ayudas a la navegación, etc.) y el acceso terrestre (carreteras y redes ferroviarias).

La demanda de la industria portuaria depende del consumo en todo lo que sea necesario importar y se decida hacerlo por un puerto determinado; de igual manera las industrias cercanas importarán y exportarán en función de sus alternativas. Además, las navieras también influyen en la demanda, tomando en consideración ubicaciones estratégicas, posibilidades de generación de carga, conectividad, fiabilidad de operaciones, coste y capacidad de las terminales; si bien, las alianzas y fusiones entre megatransportistas y grandes grupos logísticos pueden implicar la reordenación de su red de servicios.

Por otro lado, aumentar el tráfico de paso (no cautivo), suele reducirse el coste fijo por tonelada movida con ventajas sobre la competitividad, con efecto multiplicador hacia el “Hinterland” o zona de influencia. Al tráfico no cautivo le afectan más las tasas y el coste de los servicios portuarios al compararse con otros puertos, ya que los precios portuarios elevados afectan mucho al tramo muy elástico de la demanda si elevan el coste generalizado por encima de los puertos en competencia, lo que significaría pérdida de tráfico de paso.

Por todo ello, en la década de los noventa ha habido una rápida evolución en la logística desde puertos concentrados en abastecer su zona de influencia terrestre, “hinterland”, a la cooperación entre puertos regionales y al desarrollo actual de las terminales portuarias y la creación de verdaderas redes portuarias.

Así pues, los puertos y sus terminales evolucionan desde la visión tradicional estática del puerto como receptor de mercancías (concepto puerto a puerto) hasta una concepción dinámica de los puertos en red, integrándose como parte fundamental en un sistema general de transporte (concepto puerta a puerta), incorporando el concepto de plataforma de comercio internacional con nuevas tecnologías de comunicación, con intermodalidad en el transporte, con desarrollos de redes logísticas interiores (puertos secos), con puertos asociados, con coherencia en la gestión y comercialización, con áreas metropolitanas portuarias y corredores logísticos. Por ello, hoy en día es necesario atribuir una creciente importancia a las **infoestructuras**, esto es, a la capacidad que tienen los puertos de procesar la información relacionada con los flujos del comercio y del transporte, de tal forma que el tratamiento de la misma se convierta no en un obstáculo sino en un factor promotor del intercambio.

Todo ello exige que los puertos se especialicen en un mercado altamente competitivo nacional e internacional, siendo intensivos en capital para poder dar respuesta adecuada a los servicios que ofrecen y la tendencia apunta a la especialización e



integración vertical de las actividades. Además, se requiere una mayor prioridad de las conexiones y relaciones con las regiones interiores, un mayor énfasis en actividades de valor añadido dentro del puerto y la cooperación entre puertos para solucionar problemas de congestión.

En la competitividad de la industria portuaria intervienen sus factores de producción, es decir los servicios y las terminales especializadas con la calidad y el coste requeridos, en las que interviene personal cualificado (trabajo) y capital.

Los servicios en los puertos son actividades realizadas en su ámbito territorial, que se ofrecen a los buques, la mercancía y a los pasajeros. Las actividades y servicios en los puertos difieren entre sí en aspectos tales como la naturaleza de las operaciones que realizan, los objetivos que persiguen, el grado de competencia en que se desarrollan o el nivel de regulación al que están sometidas. Los servicios requieren personal y capital. Los servicios en los puertos se distinguen entre los que de una forma general provee el sector público y los provistos por el sector privado. Los principales servicios en los puertos se clasifican en: servicios generales (provisión de infraestructura); los servicios portuarios provistos por el sector privado (los técnico-náuticos, la manipulación y la recepción de desechos); y los servicios comerciales provistos por el sector privado (consignación y asistencia al buque).

El tercer determinante de la competitividad de la industria portuaria es la regulación, que no siempre es necesaria, ya que si funciona adecuadamente la oferta y la demanda el mercado no necesita ser regulado. Si bien, en la industria portuaria se generan conflictos al compartir espacio, tiempo y capacidad debido a la baja sustituibilidad y a la indivisibilidad de los puertos. El espacio es limitado y lo tienen que compartir barcos (muelles) y empresas de servicios (muelle y explanadas).

La principal razón para regular las distintas actividades de la industria portuaria son que la competencia no sea posible o que ésta no funcione. La posibilidad de que haya o no competencia va a depender del volumen de tráfico y del tipo de servicio. Si la competencia funciona no hay razón para mantener ninguna regulación restrictiva, si bien es aconsejable el control periódico de las tarifas para valorar el buen estado del sistema de mercado y evitar comportamientos colusivos, sobre todo teniendo en cuenta que, en general, la regulación se va a dar en condiciones de información asimétrica, ya que las empresas conocen mejor cuáles son sus costes y las condiciones de la demanda que el regulador.

El grado de regulación difiere entre los distintos tipos de servicios, ya que existen actividades que tan sólo requieren una autorización administrativa para operar y que presentan alto grado de competencia, como la consignación. Mientras que hay otros servicios que están sujetos a un elevado nivel de intervención, por su inclinación monopolista, como el practicaje y el remolque. Además, se producen, en ocasiones, procesos de integración vertical entre empresas dedicadas a diferentes operaciones



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

portuarias e incluso se habla de posible colusión entre agentes, como las navieras que crean sus propias empresas estibadoras y consignatarias.

En ese contexto, parece haber una tendencia en torno a cuatro cuestiones estratégicas en la industria: la comercialización, la liberalización, la privatización y la re-regulación. La liberalización tiene como objetivo permitir la libre entrada de los proveedores privados a los servicios portuarios. La privatización se refiere a la transferencia al sector privado de las funciones tradicionalmente realizadas por el sector público. Por último, la re-regulación será necesaria para aquellos servicios que, por razones económicas o por el tamaño del mercado, tienen que operar como un monopolio. Para evitar el abuso de poder dominante en el sector portuario se suele aplicar un sistema de tarifas máximas (*price cap*) y la limitación de los beneficios de las empresas (tasa de retorno) o sistemas híbridos.

El modelo predominante a escala internacional es el *landlord port*, para los puertos grandes y de tamaño mediano, donde la infraestructura es propiedad de una autoridad portuaria (de carácter público), quien la gestiona, mientras el resto de servicios portuarios son prestados por empresas privadas. La tendencia en Europa es ceder tantas actividades como sea posible al sector privado, por razones de eficiencia, con contratos de concesión regulados y controlados respecto a la calidad, la seguridad y el precio.

La competitividad de la industria portuaria se materializa en negocios portuarios competitivos y se dirige a los clientes que son las navieras y los usuarios del transporte marítimo, los pasajeros y los dueños y los destinatarios de la carga. Los negocios portuarios se clasifican según la siguiente tipología: industria auxiliar (*bunkering*, provisiones y reparaciones); la pesca (fresca y congelada); la carga y descarga (contenedores y transbordos; y carga y descarga incluyendo la carga convencional a granel); los pasajes y cruceros; la logística y la distribución (almacenes, consolidación); y los negocios específicos y diferentes de cada industria portuaria.

La entrada y salida del buque y de las mercancías y pasaje en un determinado puerto obliga a trámites administrativos y despachos ante autoridades y empresas relativas a la escala del buque, la carga o descarga, recepción o entrega de mercancías, el pago del flete, etc. Es importante que las empresas prestadoras de servicios portuarios cumplan con los requisitos técnicos, los medios humanos y materiales, condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad según las características de la demanda, permitiendo la competencia entre operadores, y limitando el número de prestadores de cada servicio será por razones objetivas. La clasificación o tipología de los servicios portuarios es la siguiente: servicio de manipulación de mercancías (estibadores); asistencia al pasaje (incluyendo equipajes y vehículos); servicio medioambiental (MARPOL); y los servicios al atraque (técnico-naúticos) que son el amarre y desamarre, el remolque y el practicaaje.



Resultados empíricos destacan por un lado a los transitarios con mucho entre los intermediarios, y por otro, consideran muy importante la participación de las empresas líderes, la confianza, y la resolución de los problemas comunes: la accesibilidad al “hinterland”, la innovación, la formación y la educación, y la promoción y el “marketing”.

### **Tendencia a terminales especializadas.**

La aparición de grandes compañías navieras y operadores de terminales ha mejorado la calidad y reducido drásticamente los costes del transporte marítimo y de las terminales. Aunque los costes siguen siendo un aspecto importante, la competencia en costes ha dado paso a la **competencia en niveles de servicio**.

Cuando hay volumen mínimo de operaciones portuarias especializadas se invierte en terminales portuarias, que son industrias específicas innovadoras que optimizan tiempos, coste y condiciones ambientales (emisión de partículas, ruidos, etc.), con programas informáticos, maquinaria especializada y automatización, y seguridad. Una terminal portuaria es un intercambiador modal que suele disponer de un área de almacenamiento en tierra para coordinar los diferentes ritmos de llegadas de la mercancía vía marítima y terrestre, de forma rápida, eficiente, segura, respetuosa con el medio ambiente y la economía.

Los aspectos clave para el diseño de una terminal son satisfacer las necesidades de los clientes, materiales, buques, almacenamiento, transporte y recepción clientes. La capacidad y calidad en terminales internacionales especializadas crea nuevas oportunidades para los puertos que sean capaces de satisfacer las nuevas exigencias en servicios y prestaciones como centros de concentración de carga, adaptándose en términos de reducción de costes y rapidez en las operaciones, con fuertes inversiones, actuando como centros *hub*.

Una terminal portuaria necesita línea de atraque con calado mínimo, equipos de carga y descarga (grúas, cintas transportadoras, bombeo de tuberías), parques de almacenamiento, instalaciones específicas y conexiones para el transporte intermodal: terminal ferroviaria, terminal de transporte terrestre: aparcamiento de camiones, autopista aeropuerto, conexiones por tuberías (agua, combustible, etc).

La tipología principal de las terminales portuarias se refiere a la unidad que manipulan, con maquinaria y personal especializados en carga y descarga eficiente, cumpliendo condiciones de seguridad y condicionantes ambientales (ruido, emisión de partículas, etc). En general las terminales portuarias son polivalentes, es decir, en ellas se descargan contenedores, vehículos en rampas *roll on-roll off*, carga y descarga de graneles, pesca, etc. La especialización en la manipulación de la carga y los cambios



tecnológicos de la industria en mercancías homogéneas, como contenedores o graneles, han impulsado las terminales especializadas.

Hay diferentes formas de medir la competitividad de un puerto y dependen del objetivo de dicha medición. Los objetivos de un puerto o de una terminal portuaria conllevan la planificación y explotación de un sistema de medición integral sobre el funcionamiento de la instalación en su conjunto y el de sus recursos, diseñando un sistema de indicadores para informar a los diversos *stakeholders*: autoridad portuaria, operador de la terminal (empresa estibadora), empresas navieras y las del transporte terrestre.

## **6.2.- CONCLUSIONES RESPECTO A LA COMPETITIVIDAD DEL PUERTO DE ARRECIFE EN UNA NUEVA AP.**

### **Antecedentes e informes.**

Las conclusiones y recomendaciones del “Análisis de la posible creación de una Autoridad Portuaria de Lanzarote”, informe realizado por Corporación 5 para el Gobierno de Canarias son:

- “1.- La creación de una Autoridad Portuaria que gestione el Puerto de Arrecife de manera autónoma es jurídicamente factible.*
- 2.- El Puerto de Arrecife es viable económicamente en 2015, considerando los criterios de cualquiera de los tres organismos (Autoridad Portuaria de Las Palmas, PwC y Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Lanzarote).*
- 3.- La creación de una Autoridad Portuaria que gestione el Puerto de Arrecife ofrece potenciales oportunidades estratégicas que impulsarían en mayor medida el crecimiento del Puerto y de la Isla”*

La conclusión del informe “Lanzaroteport, el camino hacia un puerto sostenible” de la oficina de la Reserva de la Biosfera del Cabildo de Lanzarote es:

*“La apuesta por un Ecopuerto se dibuja como un proyecto de equilibrio y corresponsabilidad, que crea una sinergia entre los tres pilares de la Estrategia 2020; economía, sociedad y medio ambiente. Trabajar hacia un modelo de desarrollo sostenible es la única vía de desarrollo posible en una Reserva de la Biosfera como la de la isla de Lanzarote.*

*Este documento justifica y confirma la necesidad de poner en marcha proyectos como éste, propuesto por la Cámara de Comercio, donde el esfuerzo hacia la consecución de un puerto sostenible se erige coherente con las metas establecidas por la Estrategia Lanzarote 2020. Para ello se aconseja tener en cuenta las recomendaciones que se hacen en el Anexo I.*



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

*La reserva de la Biosfera de la isla de Lanzarote, que se caracteriza por marcar y alcanzar retos pioneros, apoya convertir el actual puerto, como ya se hizo en su momento con el aeropuerto de Lanzarote, en una vía de entrada y salida a la isla con miras a un futuro más sostenible para Lanzarote”*

El resumen y las conclusiones del informe realizado por PWC para el Cabildo de Lanzarote de noviembre de 2015 son: *“En base a la información aportada por la Autoridad Portuaria de Las Palmas y según los criterios de reparto de los costes e ingresos especificados anteriormente por cada línea de la cuenta de resultados para los años 2013 y 2014, el Puerto de Arrecife es un Puerto con un resultado positivo para el cierre del año 2014, presentando un incremento de la cifra de resultados con respecto al año 2013”.*

La síntesis y las conclusiones del “Estudio de viabilidad de la Autoridad Portuaria de Lanzarote (Lanzarote port)” de la Cámara oficial de comercio, industria y navegación de Lanzarote de febrero 2016 son:

*“No existe objeción legal para que se creen nuevas Autoridades Portuarias en España, tras la entrada en vigor del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que regula los Puertos de interés general del Estado, el de Arrecife entre ellos.*

*Hay dos antecedentes recientes en el tiempo de segregación de Puertos de interés general del Estado que han dado lugar a la creación de nuevas Autoridades Portuarias, que son los casos de los Puertos de Avilés y Motril, en Granada. Por lo tanto, no existe objeción sobre el procedimiento a seguir para que se cree una nueva Autoridad Portuaria a través de la segregación de un Puerto de interés general del Estado.*

*Desde la óptica del tráfico portuario, no existe objeción para que el Puerto de Arrecife disponga de si propia Autoridad Portuaria, ya que su volumen es superior al de otros Puertos de interés general del Estado que constituyen por si solos una Autoridad Portuaria.*

*Desde la perspectiva de la rentabilidad económica y a la luz de los escasos datos disponibles, tampoco parece haber objeción para que el Puerto de Arrecife cuente con una Autoridad Portuaria propia.*

*..... En relación con la cuenta de resultados del Puerto de Arrecife, la hipótesis que maneja este estudio es que se están dando las siguientes cuatro circunstancias, o alguna de ellas:*

- Se están imputando altos gastos de personal.*
- Se están imputando altos gastos de explotación.*
- Se están imputando altas amortizaciones del inmovilizado.*
- Se están imputando altos gastos financieros.*



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

.....No obstante, la conclusión preliminar es que el Puerto de Arrecife no es deficitario sino que es económicamente viable.

Por lo tanto, en el Puerto de Arrecife se dan todos los requisitos exigibles para disponer de una Autoridad Portuaria. Debe anotarse que a la hora de plantear cambios en la organización portuaria estatal en Canarias hay que escuchar obligatoriamente a la Comunidad Autónoma, pues debe emitir con carácter previo un informe no vinculante.

A modo de conclusión y como ya sucediera en los casos de los Puertos de Avilés y de Motril, además de las cuestiones legales, económicas y de otro orden, nos encontramos ante un anhelo de emancipación de hondo calado y que, por eso mismo, llegaría a ocasionar conflictos que requerirán una solución procedente de las Administraciones e Instituciones Públicas.

El Estudio también afronta diferentes aspectos del contexto general en el que se desenvuelve el Puerto de Arrecife, como sería el imperativo legal de los Puertos alcanzar la rentabilidad dentro del sistema portuario español, y la manera cómo opera un mecanismo de equilibrio denominado Fondo de Compensación Interportuario, que viene recogido en el propio cuerpo normativo del TRLPMM.....

### **Plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal.**

Otro antecedente a considerar es la Orden HAP/583/2012, de 20 de marzo, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2012, por el que se aprueba el plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal. BOE 24 DE MARZO DE 2012, del que se destaca lo siguiente:

“La aplicación de estos principios muestra, en el presente Acuerdo, un sector público empresarial y fundacional caracterizado por:

- Una reducción relevante de entidades, que se obtiene extinguiendo filiales que se integran en la matriz; fusionando sociedades o fundaciones con objeto análogo; acelerando los procesos de liquidación ya iniciados y extinguiendo entidades cuya pertenencia al sector público no se justifica por razones de interés público y cuya actividad requiere aportaciones presupuestarias. .... Una reducción de gastos en que incurre el sector público empresarial y fundacional derivada de la reducción efectiva de gastos de estructura; de la limitación de retribuciones resultante del Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades; y de la introducción de principios de racionalización en la contratación de bienes y servicios.

Por tanto, la creación de una AP de Arrecife independiente iría en contra del plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal, BOE 24 DE MARZO DE 2012.



### **Resultados económicos. Gastos de estructura y efectos escala.**

Respecto a la incidencia que la posible segregación del puerto de Arrecife tendría en la competitividad del puerto, y por tanto, en la evolución de los tráficos analizando razones de “viabilidad, funcionalidad y eficacia, desde la óptica de la gestión portuaria” desde la óptica de la gestión portuaria habría efectos que afectarían que están interrelacionados, el efecto escala y los gastos de estructura. El efecto escala afectaría directamente a la funcionalidad y a la eficacia.

Entre las pérdidas de sinergias se detectan las siguientes:

#### 1.- Gastos de estructura.

- Personal especializado: Ingenieros, Informáticos, Economistas, Facturación, Contabilidad, etc.
- Se necesitaría contar con un Centro de control en Arrecife con personal especializado: Capitanía, Salvamento Marítimo, etc.
- Se incumplirían las indicaciones de racionalización de la *Orden HAP/583/2012, de 20 de marzo, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2012, por el que se aprueba el plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal. BOE 24 DE MARZO DE 2012: “La aplicación de estos principios muestra.....: Una reducción relevante de entidades....; la mejor utilización de capacidades públicas de supervisión y control;....una reducción de gastos en que incurre el sector público empresarial y fundacional derivada de la reducción efectiva de gastos de estructura.....*

#### 2.- Efectos de escala:

- Cambio de tarifas de servicios portuarios: especialmente remolcadores.
- Mayor volumen de tráfico.

### **Resultados Económicos de Los Puertos de Las Palmas y de Arrecife.**

Los principales datos de económicos de los años 2015 y 2014 de los puertos de Las Palmas y Arrecife se detallan en las siguientes tablas.



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

<b>Tabla .- Resultados económicos de los puertos de LP y Arrecife dentro de la APLP.</b>		
Año 2015 (en miles de €)	Las Palmas	Arrecife
Importe neto cifra de negocios	57.919 m€	5.900 m€
Otros ingresos de explotación	6.424 m€	1.317 m€
(gastos de personal)	(11.408) m€	(1.896) m€
(Otros gastos de explotación)	(19.728) m€	(4.214) m€
(Amortización Inmovilizado)	(20.941) m€	(3.115) m€
Subvenciones	3.871 m€	806 m€
Excesos de provisiones	3.506 m€	0 m€
(Deterioro y enajenaciones)	(1.448) m€	45 m€
Otros Resultados	1.327 m€	75 m€
<b>RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>19.522 m€</b>	<b>(1.083) m€</b>
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>1.472 m€</b>	<b>67 m€</b>
<b>RESULTADO</b>	<b>20.994 m€</b>	<b>(1.017) m€</b>
Fuente: APLP, 2016		

<b>Tabla .- Resultados económicos de 2014 de los puertos de LP y Arrecife dentro de la APLP.</b>		
Año 2014 (en miles de €)	Las Palmas	Arrecife
Cifra de negocios	56.648 m€	5.488 m€
Otros ingresos	6.622 m€	488 m€
(gastos de personal)	(10.962) m€	(1.692) m€
(Otros gastos de explotación)	(14.618) m€	(1.576) m€
(Amortización Inmovilizado)	(20.199) m€	(3.206) m€
Subvenciones	4.532 m€	725 m€
Exceso de provisiones	0	0
(Deterioro y enajenaciones)	465 m€	35 m€
Otros Resultados	0	0
<b>RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>22.489 m€</b>	<b>262 m€</b>
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>(8.271) m€</b>	<b>(708) m€</b>
<b>RESULTADO</b>	<b>14.219 m€</b>	<b>(446) m€</b>
Fuente: <a href="http://www.palmasport.es">http://www.palmasport.es</a>		

En dichos cuadros se puede observar que las cifras del puerto de Las Palmas son del orden de 10 veces más que el puerto de Arrecife y que el puerto de Arrecife es deficitario según los datos de contabilidad analítica de la APLP, a pesar de la reducción de los gastos de estructura y de la disminución del efecto escala.

La mercancía manipulada en ACE es de abastecimiento local condicionada con un hinterland muy limitado por razones geográficas.



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

Lanzarote tiene un escaso tejido industrial lo que condiciona las expectativas de posible incremento de la mercancía para la producción industrial ( aspecto que no pasa en Avilés con los gráneles por poner un puerto que se independizó de otra Autoridad Portuaria y que es rentable).

La estrategia del desarrollo del puerto basado en la creación de un puerto hub de transito de mercancía tiene múltiples ejemplos en todo el sistema portuario en el cual, puertos que han desarrollado infraestructura para dar servicio a este tipo de tráfico e incluso bonificando la tasa hasta los límites máximos que permite la ley no consiguen amortizar las infraestructuras desarrolladas ni crear demanda ( en el año 2014 cinco AAPP manipulaban el 87% del tráfico de contenedores en tránsito del sistema portuario mientras que sólo dos de ellas acaparaban el 73% del mismo).

El mínimo coste generalizado, el rendimiento operacional, la eficiencia de las operaciones y servicios, la capacidad, el nivel de servicios y la gestión de la calidad, la contribución a generar valor añadido a los clientes y la sociedad es mejor para el puerto de Arrecife dentro del la APLP por el efecto escala y por los menores gastos de estructura.

Es decir, el puerto de Arrecife como parte de la APLP tendrá siempre menos gastos de estructura y se podrá beneficiar del efecto escala de un puerto mucho más grande.

Los servicios y las operaciones en algunos casos tendrán el mismo caso en un puerto de Arrecife independiente o en un puerto de Arrecife dentro de la APLP, pero en otros si que se podrán beneficiar de los mejores costes del puerto de las Palmas y utilizar sus instalaciones y sus equipos. Dos ejemplos de ello son los servicios de remolque y de MARPOL.

En cualquier caso los gastos de estructura (supervisión, control, facturación, ingeniería, proyectos, direcciones de obras, contabilidad, tramitación de concesiones, informática, seguridad, control de calidad, emergencias, etc..) son menores para un puerto de Arrecife dentro de una APLP que tiene parámetros económicos y operacionales del orden de 10 veces mayor.

En el documento se puede deducir que la viabilidad económica del puerto se limita a los resultados económicos anuales de un puerto en funcionamiento sin cargas, es decir, un puerto "llave en mano" para entendernos. Pero qué pasa con la deuda a Largo plazo que tiene la AP acumulada que se ha ido generando para poder pagar las infraestructuras que se han desarrollado en el puerto de arrecife?.Las paga la APLP o deben incluirse en el "paquete" en caso de segregación?. En el caso de que asignen a la AP de Arrecife su cuenta de resultados podría cambiar bastante. Por la evolución de las cuentas de resultado negativas de los últimos años las obras ejecutadas en ese periodo requerirían una financiación externa bastante elevada.



### **Servicios portuarios.**

En el practicaaje, remolque y amarre, el número de servicios es el factor más determinante de la competitividad del servicio.

Respecto a la medición específica de la competitividad de los servicios portuarios aparece el “efecto escala” beneficiando la competitividad del puerto de Arrecife dentro de la APLP.

Al respecto, se destaca que el número de servicios realizados por cada práctico en los puertos de Las Palmas (1.214) y en Arrecife (336) es bastante superior el primero a la media de Puertos del Estado (748,91), y muy inferior en el segundo. Si bien el servicio de practicaaje es independiente en cada puerto.

Respecto al servicio de remolque, el grupo Boluda es el grupo empresarial de remolque en los puertos de Las Palmas y en Arrecife. En el puerto de Las Palmas operan 8 remolcadores y en el de Arrecife 1, realizando en Las Palmas muchos más servicios (4.819) y en Arrecife (43).

Respecto al servicio de amarre y desamarre, el número de licencias del servicio de amarre en los puertos de Las Palmas es de uno y uno en Arrecife. El número de servicios por amarrador en los puertos de Las Palmas es 375 y en Arrecife 136, apreciándose, en este factor, la mayor productividad en el puerto de Las Palmas por el “efecto escala”.

Respecto al servicio de manipulación de mercancías, hay mayor competitividad dentro de la APLP por el “efecto escala”, más terminales y mucho mayor volumen de operaciones.

Respecto al servicio al pasaje el Hinterland reducido para el pasajero en régimen de transporte basado en el transporte de los residentes en el archipiélago altamente bonificado con una distancias de navegación elevadas con las islas más pobladas y una fuerte competencia del sector aéreo.

Respecto a los servicios al buque Servicios a sector marítimo ( avituallamiento, aprovisionamiento, ect) son servicios auxiliares al buque y su desarrollo viene directamente condicionado a la actividad principal que desarrolle el buque en el puerto en el que atraca.



### **Comparación del puerto de Arrecife dentro de la APLP con puertos similares con AP.**

Respecto a la comparación del puerto de Arrecife dentro de la APLP con puertos similares, respecto a los ingresos se puede apreciar que hay mayores ingresos en los otros puertos.

Concepto	Arrecife en APLP	Melilla	Villagarcia	Motril
<b>Total ingresos</b>	<b>5.995.962€</b>	<b>15.781.239€</b>	<b>7.145.716€</b>	<b>7.146.773€</b>

Respecto a la posibilidad de aumentar ingresos en superficies actuales considerada en el estudio de viabilidad aportado por la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Lanzarote, depende de los clientes del puerto y, por tanto, no le afectaría la creación de una nueva AP.

En el caso de una AP independiente se aumentarían los gastos. Una primera proyección sería la referencia con los puertos similares.

Respecto a la comparación de gastos del puerto de Arrecife dentro de la APLP con puertos similares, respecto a los gastos se puede apreciar que hay mayores gastos en los otros puertos similares.

Concepto	Arrecife en APLP	Melilla	Villagarcia	Motril
<b>Total gastos</b>	<b>6.825.391€</b>	<b>14.253.949€</b>	<b>7.803.309€</b>	<b>8.779.733€</b>

Respecto a la comparación del puerto de Arrecife con puertos similares, respecto al fondo de compensación interportuario se puede apreciar que hay mayores ingresos por fondo de contribución en los puertos similares. En una proyección de ingresos por fondo de contribución, estos aumentarían con una AP independiente.

Concepto	Arrecife APLP	Melilla	Villagarcia	Motril
Fondo contribución Neto	<b>177.075€</b>	<b>3.472.000€</b>	<b>1.523.00 €</b>	<b>202.000€</b>

Respecto a la comparación del puerto de Arrecife con puertos similares, respecto a los servicios portuarios se puede apreciar que el precio del servicio de remolque es mucho más competitivo dentro de la APLP que con una AP independiente.



### **Encuestas.**

Ninguno de los clientes y ninguno de los usuarios del puerto de Arrecife que han respondido a las encuestas se ha pronunciado a favor de una nueva Autoridad Portuaria que gestione con exclusividad el puerto de Arrecife.

La Cofradía de Pescadores (ajenos a la actividad del negocio portuario) apunta a una gestión más autónoma y cercana a los usuarios con salvedades ya que en su contestación reflejan que les preocupa que dicha gestión pudiera conllevar mayores costes de servicios y tasas portuarios.

Las respuestas destacan que con una Autoridad Portuaria de Lanzarote segregada se aumenta el riesgo, los costes de los servicios y las tasas portuarias y se disminuye el tráfico por pérdida de competitividad y eficiencia.

### **Proyección de ingresos y gastos de una nueva AP de Arrecife.**

Respecto a la simulación de los ingresos y gastos del puerto de Arrecife dentro de la APLP y siendo una nueva AP, en los ingresos no se considera diferencia respecto a los ingresos actuales y la proyección de ingresos del puerto de Arrecife dentro de la APLP o con Autoridad Portuaria independiente.

Respecto a la proyección de gastos de estructura del puerto de Arrecife aumentarían, especialmente en gastos de personal. La conclusión es que la segregación conlleva incrementar los gastos de personal en unos 900.000 euros, con datos de 2015).

Además, para cubrir emergencias de seguridad, habría que considerar que se tendría que montar un centro de control de operaciones permanente que estuviera operativo día y noche y todos los días de la semana. Se estima un coste de dicho centro de control de 70.000 euros. (Basado en un pliego de vigilancia para el puerto de Carboneras perteneciente a la AP Almería).

Respecto a los costes de los servicios portuarios se considera que hay una diferencia importante respecto a los costes actuales de los servicios portuarios y la proyección de costes del puerto de Arrecife con Autoridad Portuaria independiente.

Respecto al tratamiento de residuos de marpol, no tendría sentido con una AP independiente que los residuos se almacenaran en el puerto de Las Palmas para su tratamiento. El almacenamiento y tratamiento de dichos residuos en el puerto de Arrecife supondría, por el efecto escala un coste superior.



Se ha detectado distorsión importante en los costes de los servicios de remolque, que obligaría a subir las tarifas en un 55% según una simulación efectuada, si el puerto de Arrecife dejase de pertenecer a la APLP y se creara una nueva AP.

Por tanto, la viabilidad de los servicios portuarios en una AP de Lanzarote que gestionase el puerto de Arrecife supondría un incremento de coste para los usuarios y clientes del puerto de Arrecife y requeriría una subida de tarifas y/o una cantidad mayor del fondo de contribución de Puertos del Estado para garantizar la viabilidad económica, si bien este aspecto iría en contra del plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal (BOE 24 DE MARZO DE 2012)

### **Factores determinantes de la competitividad de la industria portuaria de los puertos de Las Palmas y Arrecife.**

Respecto a los factores: mínimo coste generalizado, el rendimiento operacional, la eficiencia de las operaciones y servicios, la capacidad, el nivel de servicios y la gestión de la calidad, la contribución a generar valor añadido a los clientes y la sociedad es mejor para el puerto de Arrecife dentro de la APLP por el efecto escala y por los menores gastos de estructura.

Es decir, el puerto de Arrecife como parte de la APLP tendrá siempre menos gastos de estructura y se podrá beneficiar del efecto escala de un puerto mucho más grande.

Los servicios y las operaciones en algunos casos siempre tendrán un coste generalizado (imputando costes directos e indirectos) mayor en un puerto de Arrecife independiente que en un puerto de Arrecife dentro de la APLP, pudiendo beneficiarse de los mejores costes directos e indirectos (supervisión, de gestión, etc.) del puerto de las Palmas y utilizar sus instalaciones y sus equipos. Dos ejemplos de ello son los servicios de remolque y de MARPOL.

En cualquier caso los gastos de estructura (supervisión, control, facturación, ingeniería, proyectos, direcciones de obras, contabilidad, tramitación de concesiones, informática, seguridad, control de calidad, emergencias, etc..) son menores para un puerto de Arrecife dentro de una APLP que tiene parámetros económicos y operacionales del orden de 10 veces mayor.

### **CAJA DISPONIBLE (CASHFLOW).**

También se ha de resaltar desde el punto de vista financiero el dinero disponible (en caja-bancos) de la APLP fue de más de 35 millones de € todos los meses, llegando a una punta de 48,9 millones de € en octubre del 2015.



## **INVERSIONES**

El plan de inversiones de la APLP en el puerto de Arrecife es de 17 millones de € en 2016, esta inversión es viable gracias a la fortaleza financiera de la APLP. Una nueva AP de Lanzarote, no podría acometer obras de estos importes.

Asimismo las grandes obras necesarias se harían en fases y se alargaría el plazo debido a que la caja disponible (cashflow) de la AP de Lanzarote no permitiría las inversiones actuales.

El hacer las obras en fases más pequeñas supondría un encarecimiento de las obras, sobretudo los diques exteriores y muelles que se realizan con cajones y que la amortización del desplazamiento de los diques flotantes y su instalación en obra es muy diferente en el caso de una obra de 1000 metros o de 100 metros.

Por tanto, la viabilidad de las grandes inversiones en una AP de Lanzarote que gestionase el puerto de Arrecife supondría un incremento de coste para los usuarios y clientes del puerto de Arrecife y requeriría una subida de tarifas y/o una cantidad mayor del fondo de contribución de Puertos del Estado para garantizar la viabilidad económica, si bien este aspecto iría en contra del plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal (BOE 24 DE MARZO DE 2012).

### **Nota sobre los informes recibidos.**

Por todo lo reflejado en este informe, no se comparte la tercera conclusión del informe “Análisis de la posible creación de una Autoridad Portuaria de Lanzarote”, que es la siguiente:

“3.- La creación de una Autoridad Portuaria que gestione el Puerto de Arrecife ofrece potenciales oportunidades estratégicas que impulsarían en mayor medida el crecimiento del Puerto y de la Isla”

La creación de una Autoridad Portuaria de Lanzarote conllevaría respecto a la situación actual un incremento de costes de los servicios portuarios, un incremento de tarifas y menores inversiones.

La proyección a futuro del Puerto de Arrecife como Autoridad Portuaria de Lanzarote sería un Puerto más caro, que invertiría menos y por tanto menos competitivo.

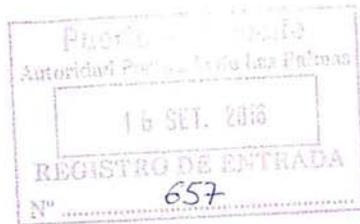


## DOCUMENTO 1.-

### Respuesta a la encuesta realizada



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE



TORREMOR E HIJOS S.L.  
C/ SAN MARCIAL 3, A2  
35500 – Arrecife

A/A AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

Muy Señores nuestros:

En relación a su escrito recibido con fecha 6 de septiembre de 2016 con el asunto: **“La creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote para la explotación y comercialización de las infraestructuras y servicios ubicados en la isla de Lanzarote, estratégicos para el desarrollo socio-económico de la isla”** nos gustaría hacerles llegar las siguientes consideraciones:

1. En primer lugar, agradecer que sean el primer Organismo que se pone en contacto con nosotros para aportar las consideraciones oportunas sobre este asunto.
2. Consideramos y ratificamos que si ha aumentado el número de cruceristas y de barcos, pero también pensamos en el contexto bélico - histórico en el que estamos: el turismo es fluctuante, y no podemos creer en él como revulsivo de un proceso económico, ni mucho menos fundamentarnos en “contar a priori con un *fondo de compensación interportuario* que da mayor margen económico” tal y como se narra en el informe ejecutivo realizado. Eso no es viabilidad, ni autonomía.
3. Nos solidarizamos con el sentir conejero y el empuje de sus gentes como conejeros mismos que somos. Entendemos la idiosincrasia de la isla, pero se nos olvida que tener más aeropuertos por ejemplo, no implica correlación con mayor número de turistas. Se nos olvida que Arrecife figura entre las ciudades de España más pobres y castigadas por el paro, según datos publicados el 30 de junio de 2015 por el Instituto Nacional de Estadística. Se nos olvida que los cruceristas han valorado este año Arrecife en otras estadísticas (y como sentir conejero podríamos hablar del nefasto trato de las obras en la capital durante este año, teniendo probablemente una puntuación bastante negativa como destino a repetir). El Puerto no tiene que ser revulsivo de nada, tienen que serlo sus gentes: trabajadores que llevan años allí como funcionarios, empleados y colectivos portuarios, empresarios que estén y otros que quieran estar, consignatarios, prácticos...etc. Trabajadores que conocen mejor que nadie el puerto y el fluctuar del tráfico, y que tienen más información que un estudio de tráfico (“según los datos disponibles” como mencionan en el informe ejecutivo). Las infraestructuras llevan disponibles años, y si no se ha accedido a nivel de explotación ha sido porque hasta la fecha los empresarios no han querido invertir dinero en ellos.
4. Pensamos en la distribución de los recursos invertidos a lo largo de muchos años en la isla de Lanzarote, y pensamos en el hecho de ubicarse dentro de una provincia insular. Podemos entender que la distribución de los presupuestos debe estar relacionada con el volumen de tráfico y necesidades de cada puerto, pero, por otro lado, habría que tener en cuenta las necesidades específicas de cada lugar, puesto que



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

10/09/2016

a equivalencia de inversiones, los resultados serán proporcionalmente más valiosos en el puerto menor. Si este puerto menor ha crecido ha sido, entre otras cosas, por el esfuerzo de todos los trabajadores del Puerto, que han establecido criterios de calidad en sus servicios.

5. Como empresa, creemos en el diálogo más que en la independencia. Como conejeros pensamos que el trato puede ser más específico a las necesidades que ahora mismo no solo tiene el Puerto, sino toda la isla (especialmente el municipio de Arrecife).
6. Con respecto a las cuestiones referidas a la competitividad, nos reiteramos en que no hay mercado suficiente para mantener más de una infraestructura empresarial como la actual fundamentada en prevención de riesgos laborales a nivel europeo, luchas en prevención de la contaminación, certificados de calidad, seguros de Responsabilidad Civil, cumplimiento con obligaciones laborales, fiscales, y dignificación de la profesión del mar, tal y como lucha actualmente nuestro colectivo a nivel europeo. Pensamos que términos como “viabilidad”, “funcionalidad” y “eficacia” deben de pasar inexorablemente por el filtro de la calidad y seguridad en el servicio prestado.
7. Consideramos la prudencia eje de la filosofía empresarial, y antes de la independencia, preferimos el diálogo entre los organismos correspondientes.
8. Independientemente de en lo que este asunto derive, **TORREMOR HIJOS S.L.** Seguirá ofertando el mismo servicio de calidad en el Puerto de Arrecife como lo lleva haciendo por más de cincuenta años.

En Arrecife de Lanzarote, a 16 de septiembre de 2016





INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

COLEGIO OFICIAL NACIONAL DE PRÁCTICOS DE PUERTO

COLEGIO OFICIAL NACIONAL DE PRÁCTICOS DE PUERTO  
REGISTRO GENERAL  
Autoridad Portuaria de Las Palmas

ENTRADA	FECHA	HORA
2016/6242	19/09/2016	10:11

C/. Úrgenosla nº 2- 1º Izqda.  
28004 - MADRID  
Lens.: 91 521 87 10 ó 91 521 84 83  
Fax: 91 521 70 99  
colegio@practicosdepuerto.es  
www.practicosdepuerto.es



**ASUNTO: CREACION DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LANZAROTE PARA LA EXPLOTACION Y COMERCIALIZACION DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS UBICADOS EN LA ISLA DE LANZAROTE, ESTRATEGICOS PARA EL DESARROLLO SOCIO-ECONOMICO DE LA ISLA.**

En contestación a su escrito 2016/5861 de 7 de septiembre de 2016 (recibido el día 08.09.16) solicitando del Colegio Oficial Nacional de Practicos de Puerto las consideraciones que se estimen oportunas sobre **"La creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote para la explotación y comercialización de las infraestructuras y servicios ubicados en la Isla de Lanzarote, estratégicos para el desarrollo socio-económico de la Isla"** considerando razones de viabilidad, funcionalidad y eficacia, desde la óptica de la gestión portuaria y la competitividad y en particular sobre la posible incidencia de esta segregación en la competitividad del servicio de practicaje, del puerto y de la evolución de los tráficos", a continuación se somete a su consideración la opinión de este Colegio profesional:

- Aunque en el escrito de remisión se alude a razones de viabilidad, funcionalidad y eficacia desde la óptica de la gestión portuaria y la competitividad que deberían fundamentar la creación de la Autoridad de Lanzarote, lo cierto es que no se exponen por lo que resulta materialmente imposible analizar tales circunstancias.
- No consta tampoco que exista un quebranto o un fundado sentimiento de discriminación respecto de falta de atención de la Autoridad Portuaria de las Palmas de la que depende el puerto de Arrecife, (Isla de Lanzarote - que está representada en el Consejo de Administración de dicha Autoridad Portuaria) que induzca a un determinado colectivo a solicitar la creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote segregándolo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas para que así se atiendan mejor sus intereses.
- Que el puerto esté incrementando o pueda incrementar tráficos, especialmente de cruceros no justifica, en nuestra opinión, la duplicidad de organismos públicos.
- A falta de razones objetivas todo parece indicar que la decisión de segregación podría ser una aspiración política, quizás legítima, pero alejada, en nuestra opinión, de criterios de racionalidad y eficiencia que deberían regir las decisiones de la Administración pública.

Esta falta de racionalidad ha llevado en tiempos recientes a la construcción de numerosas y costosísimas infraestructuras, que están en la mente de todos, absolutamente innecesarias y alejadas del interés general.

- La creación de una Autoridad Portuaria de Lanzarote iría en contra de la tendencia actual de reducir organismos públicos y costes de estructura así como de concentración de la gestión portuaria. Ello no significa que no se estudien, se marginen o no se atiendan intereses legítimos que respondan a criterios de proporcionalidad, eficiencia y economía que, en cualquier caso, podrían adoptarse desde la organización actual.

	O.	C.
DIRECCIÓN		
COMPETITIVIDAD		
SECRETARÍA GENERAL	✓	
RECURSOS HUMANOS		
INFRAESTRUCTURAS		
EXPLOTACIÓN		
PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN		



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

### COLEGIO OFICIAL NACIONAL DE PRÁCTICOS DE PUERTO



C/. Úrgenosla nº 2- 1º Izqda.  
28004 - MADRID  
Lens.: 91 521 87 10 ó 91 521 84 83  
Fax: 91 521 70 99  
colegio@practicosdepuerto.es  
www.practicosdepuerto.es



- La eventual ampliación del puerto o nueva construcción de un puerto que presumiblemente adoptaría la nueva Autoridad Portuaria aumentaría el actual sobredimensionamiento (y pérdida de eficiencia) del sistema portuario español.
- Es obvio que el hinterland del puerto de Arrecife es el de la propia isla. La creación de una nueva Autoridad Portuaria no modificaría esta circunstancia.
- La ampliación del puerto o la construcción de uno nuevo originaría una competencia artificial respecto del foreland del puerto de la Luz y de las Palmas ya que los dos puertos comparten o compartirían el mismo foreland.
- Ambos puertos han sido o serían construidos con dinero público y competirían no para beneficio propio y del interés general sino de terceros que presionarían a una u otra Autoridad Portuaria en pro de su interés particular. Ni que decir tiene cuan costoso puede ser para las arcas públicas la volatilidad del interés particular sobre el que se asiente la construcción de infraestructuras públicas absolutamente innecesarias para el interés general.
- En lo que se refiere al servicio de practica en Arrecife no se vería afectado por cuanto está dimensionado a los actuales usuarios o, en su caso, se adaptaría a las circunstancias del nuevo tráfico.
- La dispersión del tráfico afectaría, probablemente, al servicio de practica en el puerto de Las Palmas.
- En lo que respecta a otros servicios técnico náuticos se acentuaría su déficit ya que actualmente no existe masa crítica de tráfico suficiente que permita su segregación del pliego que los aglutina.

Por todo lo anterior, el Colegio Oficial Nacional de Practicos de Puerto no ve razones objetivas y de interés general que fundamenten la creación de una nueva Autoridad Portuaria en Lanzarote.

Madrid a, 14 de septiembre de 2016.



Joan A. Roig Carcellé  
PRESIDENTE

**SR. D. SALVADOR CAPELLA HIERRO**  
**DIRECTOR DE LA AUTORIDAD DE LAS PALMAS**



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE



Asociación Nacional  
de Empresas Estibadoras y  
Consignatarias de Buques

Autoridad Portuaria de Las Palmas  
Explanada Tomás Quevedo s/n  
35008 Las Palmas de Gran Canaria



REGISTRO GENERAL

**Autoridad Portuaria de Las Palmas**

ENTRADA	FECHA	HORA
2016/6313	21/09/2016	10:09

At.: Sr. D. Salvador Capella Hierro  
Director de la Autoridad Portuaria

Madrid, 15 de septiembre 2016

**ASUNTO:** "Creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote para la explotación y comercialización de infraestructuras y servicios ubicados en la isla de Lanzarote, estratégicos para el desarrollo socio-económico de la isla"

Estimado Sr. Capella,

Agradecemos su escrito del pasado día 7 de septiembre mediante el que se nos solicita que les traslademos nuestras consideraciones sobre una posible segregación del Puerto de Lanzarote de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, constituyéndose en Autoridad Portuaria independiente.

Como asociación con ámbito nacional, que representa los intereses de las empresas estibadoras y a las empresas consignatarias de buques que operan en los puertos españoles, queremos manifestar que somos contrarios al crecimiento de la estructura administrativa pública de nuestro sistema portuario.

En este sentido, nos gustaría advertir del riesgo que supondría, en términos de pérdida de tráfico, el perjuicio a la competitividad de los puertos por el incremento de costes en la administración pública de los puertos que se derivarían de materializarse la segregación planteada.

Reciba un cordial saludo,



Pedro García Navarro  
Director Gerente

	O.	C.
PRESIDENCIA		
DIRECCIÓN		
COMPETITIVIDAD		
SECRETARÍA GENERAL	✓	
RECURSOS HUMANOS		
INFRAESTRUCTURAS		
EXPLOTACIÓN		
PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN		



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

aguaGes

**AGUAGES SISTEMAS, S.L.**

B-76021591  
C/ Las Codornices, 13  
35539 Nazaret  
Tfno. 928 814432  
info@aguagesirc.com



**Integral de Residuos Canarios**

**AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS  
JEFE DE ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS  
D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA**

Arrecife, a 26 de Septiembre de 2.016

Estimado Sr.

Con respecto al asunto "La creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote para la explotación y comercialización de las infraestructuras y servicios ubicados en la isla de Lanzarote, estratégicos para el desarrollo socio-económico de la isla".

Nosotros desde nuestra empresa con la experiencia que tenemos, consideramos que las gestiones deberían seguir llevándose desde la Autoridad Portuaria de las Palmas, ya que creemos que la experiencia siempre será un grado a tener en cuenta a la hora de llevar estos temas los cuales nos parece bastante complejos.

Y por supuesto, la fuerza que se puede ejercer desde una Autoridad Portuaria en conjunto nunca será la misma que por separado.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

Fdo. José Luis Rodríguez Rodríguez

Administrador.



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE



Sr. Director  
Autoridad Portuaria de Las Palmas



ASUNTO : La creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote  
Fecha : 27 de septiembre de 2016

Muy sr. nuestro :

En respuesta a su escrito de 01 de septiembre de 2016, de Asunto :  
" La creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote para la explotación y comercialización  
de las infraestructuras y servicios ubicados en la isla de Lanzarote, estratégicos para el  
desarrollo socio-económico de la isla " donde nos solicita que le traslademos nuestras  
consideraciones de esta empresa sobre el asunto ;

Consideramos que la posible segregación no nos afectaría por estar el servicio de practicaje  
dimensionado al tráfico actual, o en su caso, se adaptaría a las circunstancias de un nuevo  
tráfico.

En relación a la incidencia de dicha segregación en el puerto y evolución del tráfico, nos  
reiteramos y asumimos plenamente el escrito de nuestro colegio oficial sobre el asunto  
enviado por correo administrativo a esa Autoridad Portuaria en fecha 15.09.2016

Atentamente



Fdo.- Juan Fco. Ramos Zamora  
D.N.I. – 42.019.365 k  
Práctico Mayor  
Corporación de prácticos del puerto de Arrecife



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE



REGISTRO GENERAL

Autoridad Portuaria de Las Palmas

ENTRADA	FECHA	HORA
2016/6395	23/09/2016	12:35

Madrid, 19 de septiembre de 2016



Sr. D. José Miguel Pintado Joga  
Jefe de Área de Infraestructuras  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS  
Tomás Quevedo Ramírez, s/n  
35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

**Asunto: Creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote.**

Muy Sr. nuestro:

Agradecemos el escrito en el que se nos consulta sobre la posibilidad de crear una nueva Autoridad Portuaria en Lanzarote.

Hemos consultado a nuestras empresas asociadas y además, a partir de los datos disponibles en la web de Puertos del Estado así como en la de la AP Las Palmas, hemos analizado la dimensión que tendría esta nueva AP dentro del conjunto de los puertos de interés general.

En primer lugar, consideramos que la segregación de una AP en la isla de Lanzarote no aportaría ventaja alguna y, por el contrario, conduciría seguramente a una pérdida de eficiencia. El hecho de tener hasta tres Autoridades Portuarias en las Islas Canarias, cada una con sus procedimientos, sistemas informáticos, etc. complicaría la gestión diaria de las navieras y usuarios con los puertos y encarecería sus costes. De hecho, Puertos del Estado se había manifestado públicamente hace unos meses más bien a favor de lo contrario, es decir, de una mayor integración de puertos, al menos mediante la coordinación entre AAPP próximas, a semejanza del modelo recientemente aprobado en Italia.

Entendemos, además, que se podría complicar la viabilidad económica de algunos servicios técnico-náuticos dadas las reducidas dimensiones y tráficos que presumiblemente tendría esta nueva AP, como de hecho se están ya registrando en otras AAPP de reducido volumen de tráfico.

Para poner en contexto la dimensión que tendría esta nueva AP en el conjunto de las 28 AAPP actuales hemos elaborado los cuadros que presentamos y comentamos en el Anexo.

En conclusión, no nos constan motivos que impongan la necesidad de constituir una nueva AP en Lanzarote y entendemos que lejos de proporcionar beneficios a los sectores relacionados con el puerto, puede causar pérdidas de competitividad y eficiencia.

Muy atentamente

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Manuel Carlier

Director General

Dr. Fleming, 11-1ºD

28036 Madrid - España

Tel: +34 91 458 00 40

Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es

www.anave.es

	O.	C.
PRESIDENCIA		✓
DIRECCIÓN		✓
COMPETITIVIDAD	✓	
SECRETARÍA GENERAL		
RECURSOS HUMANOS		
INFRAESTRUCTURAS		
EXPLOTACIÓN		
PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN		



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

### DIMENSIÓN DE UNA POSIBLE AUTORIDAD PORTUARIA EN LA ISLA DE LANZAROTE

Entendemos que una Autoridad Portuaria que se constituyese en la isla de Lanzarote comprendería únicamente el puerto de Arrecife, ya que es el único de interés general en dicha isla, siendo los demás puertos de la misma (Puerto del Carmen, Playa Blanca,...) competencia del Gobierno de Canarias. Partiendo de esta premisa, a partir de los datos publicados por Puertos del Estado, hemos elaborado los siguientes cuadros.

El primero compara el **tráfico total de mercancías** en los últimos años en el periodo enero – julio de 2016 de la AP Las Palmas, las 3 AA.PP de menor tamaño: Ceuta, Vilagarcía de Arousa y Melilla y el del puerto de Arrecife.

Puesto		2013	2014	2015	jul-16
9	Las Palmas	19.418.499	20.069.702	21.030.957	11.566.245
	...				
26	Ceuta	1.893.843	1.762.741	1.647.449	1.127.492
27	Arrecife	1.165.104	1.363.122		833.077
28	Vilagarcía	962.788	983.278	1.024.857	648.181
29	Melilla	965.731	983.272	1.008.652	656.297
	% Arrecife / Las Palmas	6,0	6,8	n.d.	7,2

Esta nueva AP ocuparía el puesto 27 de las 29 AAPP que habría, frente a la 9ª posición que ocupa Las Palmas. Arrecife, además, mueve solo el 7,2% de las mercancías de la AP de Las Palmas, una cifra que no resulta especialmente significativa dentro de la propia AP. Solo las AAPP de Vilagarcía de Arousa y Melilla tendrían menos tráfico.

En el siguiente cuadro se desglosa el tráfico total de los puertos antes mencionados en cada uno de los tráficos y se indica la posición que ocuparía la nueva AP:

	Arrecife	Ceuta	Vilagarcía	Melilla	Las Palmas	% Arrecife /Las Palmas	Puesto
Graneles líquidos	207.931	507.188	119.898	44.301	3.696.363	5,6	19
Graneles sólidos	42.755	15.026	165.314	3.975	352.922	12,1	27
Carga general	Total	582.391	605.278	362.969	608.021	7,7	22
	Convencional	327.438	511.627	191.968	437.412	13,9	22
	En contenedores	254.953	93.651	171.001	170.609	4,9	17
<b>TOTAL</b>	<b>833.077</b>	<b>1.127.492</b>	<b>648.181</b>	<b>656.297</b>	<b>11.566.245</b>	<b>7,2</b>	<b>27</b>
Pasajeros	Nº pasajeros Línea Reg.	66.309	1.088.087	0	44.093	9,3	14
	Nº pasajeros crucero	189.164	7.933	186	0	30,4	6
	Nº automóviles	24.064	197.809	0	78.973	10,3	12
Contenedores	TEU	33.880	13.133	19.646	22.392	6,8	17
Ro-Ro	Toneladas	314.261	605.652	0	479.241	16,6	15
	Nº buques	894	6.143	176	851	13,4	14
	GT buques	15.066.000	35.737.299	1.005.595	18.907.349	11,1	16



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

105

Del mismo se deduce que en todos los tipos de mercancías los resultados son similares y la nueva AP no tendría unos tráficos significativos y, por ende, tampoco una entidad económica importante.

En el caso de los tráficos de pasajeros de línea regular y ro-ro ocuparía una posición intermedia y sólo en los pasajeros de crucero tendría un papel más relevante.



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

**Gloria Ramírez**

---

**De:** FVA Shipping [fvashipping@canaldirecto.com]  
**Enviado el:** lunes, 26 de septiembre de 2016 10:34  
**Para:** Gloria Ramírez  
**CC:** Salvador Capella; José Daniel López  
**Asunto:** Re: Creacion Autoridad Portuaria de Lanzarote

B días,

Por medio del presente acusamos recibo de su comunicacion.

Debido a la complejidad y seriedad del asunto no podemos emitir una opinion sin un estudio en profundidad del mismo.

En este momento no disponemos de la informacion necesaria y de los medios para poder realizar este estudio.

Es por todo lo anterior por lo que nos remitimos al escrito de la Asociacion de Empresas Consignatarias y Estibadoras de Buques, sobre este asunto.

Aprovechando la ocasion para saludarle atentamente.

Slds Crdles



Teruel, 27 2º  
Edificio Hubera, Oficina J  
35500 – Arrecife de Lanzarote  
Las Palmas

**Jacobo Fajardo**  
FVA Shipping  
Shipping Agency

Tel. (34) 928 81 42 88  
Fax (34) 928 81 19 64  
[fvashipping@canaldirecto.com](mailto:fvashipping@canaldirecto.com)

LO 15/1999 (LOPD) - Sus datos personales están incorporados a un fichero de FUERTEVENTURA SHIPPING, S.L. para el mantenimiento de las comunicaciones recibidas por cuestiones derivadas de su actividad. Para ejercer sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición, puede dirigirse por escrito acompañado de una copia de su nº de identificación ( D.N.I. ) o pasaporte al Departamento LOPD de FUERTEVENTURA SHIPPING, S.L., con domicilio social en Calle Teruel, 27 2º, Edificio Hubera, Oficina J, 35500 Arrecife de Lanzarote, Las Palmas. Este mensaje y sus documentos adjuntos son confidenciales. Si usted no es el destinatario, por favor nórgalo al conocimiento de remitente y elimine esta comunicación y los documentos adjuntos sin reproducir ni comunicar sus contenidos. La transmisión de correo electrónico no garantiza que sea seguro por lo que declinamos cualquier responsabilidad al respecto.

Spanish Organic Law 15/1999 on Personal Data Protection (intra in Spanish: LOPD). Your personal data have been included in a file held by FUERTEVENTURA SHIPPING, S.L. so that communications may be sent back and forth concerning matters arising from its business. You may exercise your rights of access, rectification, deletion and objection by writing to Departamento LOPD, FUERTEVENTURA SHIPPING, S.L., Calle Teruel, 27, 2º, Edificio Hubera, Oficina J, 35500 Arrecife de Lanzarote, Canary Islands - Spain. Please enclose a copy of your ID number / ID card / passport. This message and its attachments are confidential. If it is not addressed to you, please inform the sender and delete this communication and the attached documents without copying or communicating their contents. Email messages are not guaranteed to be secure, so we do not accept any liability in this regard.



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE



SERTEGO Servicios Medioambientales, S.L.U.  
[www.sertego.com](http://www.sertego.com)

REGISTRO GENERAL

**Autoridad Portuaria de Las Palmas**

ENTRADA	FECHA	HORA
2016/6608	03/10/2016	13:29

**Autoridad Portuaria de Las Palmas**  
Tomás Quevedo Ramírez s/n  
35008 Las Palmas de Gran Canaria

**ASUNTO: CREACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LANZAROTE**

Muy Sres. Nuestros:

En referencia a su escrito de fecha 01/09/2016 con número de registro de salida nº 2016/5748 sobre "La creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote para la explotación y comercialización de las infraestructuras y servicios ubicados en la isla de Lanzarote, estratégicos para el desarrollo socio-económico de la isla", les indicamos lo siguiente:

- SERTEGO Servicios Medioambientales es una empresa autorizada por la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias para la recogida y gestión de residuos peligrosos y no peligrosos en todo el territorio canario.
- Actualmente SERTEGO cuenta con la licencia para la realización del Servicio Básico de Recepción de Desechos Líquidos (MARPOL I) procedentes de Buques en la Autoridad Portuaria de Las Palmas, dando servicio en los puertos de La Luz, Salinetas y Arinaga en Gran Canaria, Arrecife en Lanzarote y Puerto del Rosario en Fuerteventura. Por tanto, en la actualidad SERTEGO presta el mencionado servicio en Lanzarote.
- Dicho servicio se realiza bajo las condiciones estipuladas en el Pliego de Prescripciones Particulares propio del servicio y elaborado por la Autoridad Portuaria de Las Palmas en el que se establecen los medios, tanto humanos como materiales, condiciones técnicas y de seguridad a observar en la realización del servicio así como las tarifas a facturar por parte de los prestadores del servicio tanto a la Autoridad Portuaria como a los Consignatarios así como los criterios de facturación en cada caso.
- Entendemos que de producirse la segregación, la nueva Autoridad Portuaria otorgaría licencia específica para la prestación del servicio MARPOL I en este puerto conforme a unos pliegos de prescripciones en los cuales se establecerían las nuevas tarifas y condiciones de prestación.

PRESIDENCIA	
DIRECCIÓN	
COMPETITIVIDAD	✓
SECRETARÍA GENERAL	
RECURSOS HUMANOS	
Tarifas	
PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN	✓

C/ Pinillos Izquierdo s/n, Nave 4,  
35008 Las Palmas de Gran Canaria

Tlf.: 928 46 35 93  
Fax: 928 47 16 48



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE



SERTEGO Servicios Medioambientales, S.L.U.  
[www.sertego.com](http://www.sertego.com)

- Siempre que los medios requeridos para la obtención de la licencia así como las tarifas máximas establecidas en los pliegos se ajusten a las cantidades gestionadas en ese puerto y posibilidades de SERTEGO, y permitan la viabilidad de ese servicio, SERTEGO podría mantener la actividad en este puerto.

Por todo lo anterior, teniendo en cuenta que no disponemos de datos con los que constatar cómo se vería afectado el volumen de residuos actual en Lanzarote ni las condiciones que se requerirían para la prestación del servicio no podemos aportar más que lo indicado sobre la incidencia de este posible cambio en nuestra actividad.

Esperamos haber dado respuesta a su solicitud, y en cualquier caso, que la decisión que se adopte sea la más beneficiosa para toda la comunidad portuaria, independientemente de la isla en la que se encuentre, y la que permita el mayor desarrollo, crecimiento y competitividad de los puertos canarios.

Las Palmas de Gran Canaria, a 26 de septiembre de 2016



D. Héctor Vázquez Morales  
SERTEGO Servicios Medioambientales, S.L.U.



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA  
AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE



**Cofradía de Pescadores San Ginés**

Teléfonos: 928 81 35 84 - 928 80 25 14 • Fax: 928 81 22 11  
Avda. de Naos, 20 - 35500 Arrecife de Lanzarote (Las Palmas)  
info@cofradiasangines.com



**ASUNTO**  
**CREACION AUTORIDAD PORTUARIA DE LANZAROTE**



En contestación al escrito de fecha 01/09, le manifestamos que esta Cofradía de Pescadores San Ginés considera que la creación de una Autoridad Portuaria de Lanzarote podría facilitar una gestión más autónoma y cercana del Puerto con los usuarios del mismo, lo cual podría ser positivo.

Sin embargo, a su vez nos preocupa que dicha gestión pudiera conllevar unos mayores costes de funcionamiento que pudieran derivar posteriormente en unos mayores costes de los servicios y tasas portuarias, lo cual afectaría negativamente.

Por todo ello, no nos podemos pronunciar en cómo nos podría incidir la creación de una Autoridad Portuaria de Lanzarote sin tener previamente un estudio económico-financiero que analice la viabilidad de dicha creación.

Atentamente,

En Arrecife a 29 de septiembre de 2016

EL PATRON MAYOR

Fdo. José Aquilino Arrocha Bravo  
**COFRADÍA DE PESCADORES**  
**"SAN GINÉS"**  
C.I.F. G-35047380  
Avda. de Naos, 20 - ARRECIFE

**Sr. Director de la Autoridad Portuaria de Las Palmas**



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

Asociación de Empresas Consignatarias y Estibadoras de Buques  
(ASECEBU)

Jose Antonio, 90  
Tlf: 928 82 4943 • Fax: 928 81 2363  
ARRECIFE - LANZAROTE



AUTORIDAD PORTUARIA DE LA LUZ Y LAS PALMAS  
At. D. Luis Ibarra  
Las Palmas de Gran Canaria

Arrecife, 09 de septiembre de 2016

Estimado Sr Presidente,

Reunido el Comité Ejecutivo de la Asociación de Consignatarios y Estibadores de buques de Lanzarote, a los efectos de analizar la situación planteada por distintas instituciones de la isla (canalizadas fundamentalmente a través de la Cámara de Comercio y el Cabildo Insular) y que está siendo públicamente debatida por distintas Administraciones Públicas así como en los medios de comunicación, en relación a la teórica segregación e independencia del Puerto de Lanzarote de esa Autoridad Portuaria de Las Palmas y la creación de una Autoridad Portuaria independiente de los Puertos de Las Palmas, esta Asociación quiere manifestar lo siguiente:

- I. La Asociación de Empresas Estibadoras y Consignatarias del Puerto de Lanzarote es la única organización empresarial que representa los intereses de las empresas prestatarias de servicios portuarios de estiba y consignación en la isla de Lanzarote, aglutinando al 95% de las mismas.
- II. Siendo así, ninguna institución pública ni privada ha considerado hasta la fecha recabar información técnica de esta Asociación o sus asociados, o bien conocer nuestra posición u opinión al respecto de una cuestión tan relevante para nuestras empresas, que serían las primeras afectadas por las consecuencias, positivas o negativas, de un cambio de la magnitud que se está considerando.



## INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

Asociación de Empresas Consignatarias y Estibadoras de Buques  
(ASECEBU)

Jose Antonio, 90

Tlf: 928 82 4943 • Fax: 928 81 2363

ARRECIFE - LANZAROTE

Los servicios que se prestan, más aún en un territorio insular, por parte de empresas estibadoras y consignatarias, resultan esenciales en aspectos tan relevantes como el abastecimiento de toda clase de bienes (desde el consumo a los de inversión), la regularidad y competitividad de las escalas de buques o la competitividad de las exportaciones y/o el coste de las importaciones que repercute en los ciudadanos y visitantes de la isla. Es por ello que sorprende que ante un escenario futuro como el que se está planteando la opinión de estas empresas parezca no importar a quienes tienen en su mano la toma de decisiones o por quienes están emitiendo informes al respecto.

- IV. Sin entrar a valorar los eventuales beneficios o perjuicios que la posible creación de una Autoridad Portuaria propia para el puerto de Lanzarote pudiera generar, fundamentalmente por no disponer de información al respecto de cómo y en qué términos se estaría planteando, sí nos preocupa que se pueda tomar decisiones sin haber analizado suficientemente posibles incrementos de costes derivados del obligado soporte de estructuras de costes fijos y amortizaciones de obras vinculadas al hecho de que conforme a la legislación en vigor las Autoridades Portuarias han de autofinanciarse; y que dichos costes, en caso de no haber sido previstos con anterioridad, afecten negativamente en primera instancia a las empresas que prestan servicios en el Puerto de Lanzarote, así como a importadores y exportadores y en definitiva a la competitividad de las empresas de la isla y al coste de la vida de sus habitantes y visitantes.
- V. Desde la Asociación, a través de su Junta Directiva, quisiéramos aprovechar el presente comunicado para humildemente ponernos a disposición de las distintas instituciones que están planteando y valorando la alternativa de la independencia portuaria en Lanzarote y que puedan estar interesadas en recabar nuestra opinión, conocer nuestras inquietudes o valorar nuestros criterios durante el debate que preceda a la toma de decisiones.

Firmando el presente el Presidente del Comité Ejecutivo de la Asociación, en nombre y representación de sus asociados



## DOCUMENTO 2.-

### Caja Disponible (Cash Flow) APLP 2015



INFORME SOLICITADO POR PUERTOS DEL ESTADO SOBRE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA EN LANZAROTE

Código pptario	Descripción	enero 2015	febrero 2015	marzo 2015	abril 2015	mayo 2015	junio 2015	julio 2015	agosto 2015	septiembre 2015	octubre 2015	noviembre 2015	diciembre 2015	Total
<b>Saldo inicial</b>		<b>35,599,733.69</b>	<b>36,948,419.97</b>	<b>37,645,713.79</b>	<b>34,823,701.97</b>	<b>35,079,421.06</b>	<b>39,006,291.33</b>	<b>40,922,614.59</b>	<b>42,623,218.89</b>	<b>47,160,503.44</b>	<b>48,882,274.15</b>	<b>45,393,867.54</b>	<b>42,269,315.40</b>	<b>35,599,733.69</b>
<b>OPERECT</b>	<b>Cobros de explotación</b>	<b>5,365,844.33</b>	<b>7,500,283.29</b>	<b>1,909,611.58</b>	<b>4,404,504.87</b>	<b>5,428,518.38</b>	<b>10,411,864.49</b>	<b>8,493,619.05</b>	<b>9,212,012.40</b>	<b>6,065,315.66</b>	<b>4,327,822.73</b>	<b>4,464,447.58</b>	<b>5,449,920.68</b>	<b>73,033,765.04</b>
DISPO	SALDO DISPONIBLE EN POLIZAS	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
CCLI	COBROS CLIENTES	5,306,702.54	7,445,087.00	1,850,247.95	4,347,926.72	5,373,864.76	10,362,209.24	8,432,332.55	9,167,259.84	6,011,317.67	4,274,861.21	4,397,933.77	5,389,538.87	72,359,282.12
CVAR	COBROS VARIOS	59,141.79	55,196.29	59,363.63	56,578.15	54,653.62	49,655.25	61,286.50	44,752.56	53,997.99	52,961.52	66,513.81	60,381.81	674,482.92
<b>NOPRECT</b>	<b>Cobros fuera de explotación</b>	<b>0.00</b>	<b>788,500.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>2,803,500.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>788,500.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>1,268,500.00</b>	<b>5,649,000.00</b>
CBAR	COBRO DE BARRIDOS	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
CFCR	FONDO DE COMPENSACIÓN RECIBIDO	0.00	788,500.00	0.00	0.00	788,500.00	0.00	0.00	788,500.00	0.00	0.00	0.00	1,268,500.00	3,634,000.00
CIMP	DEVOLUCIÓN DE IMPUESTOS	0.00	0.00	0.00	0.00	2,015,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2,015,000.00
CSCH	SUBVENCIÓN COHESIÓN	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
CSF1	SUBVENCIÓN FEDER 2000-2008	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
CSF2	SUBVENCIÓN FEDER 2007-2013	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
CSRU	SUBVENCIÓN RUP	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
CIGI	COBRO DE IGIC	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VATCUMUL	Cumulated VAT credit	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>BRINRECT</b>	<b>Cobros de financiación/inversión</b>	<b>53,861.07</b>	<b>1,099.78</b>	<b>57,680.70</b>	<b>183,730.19</b>	<b>76,137.34</b>	<b>52,510.15</b>	<b>96,218.60</b>	<b>80,800.23</b>	<b>53,542.23</b>	<b>95,832.58</b>	<b>7,489.92</b>	<b>86,199.28</b>	<b>845,102.07</b>
CIFI	COBRO INGRESOS FINANCIEROS	1,224.21	1,099.78	14,979.01	138,536.73	32,048.07	7,554.50	7,288.75	80,800.23	8,764.93	7,253.70	7,489.92	42,393.85	349,433.68
CINV	COBRO INVERSIONES FINANCIERAS	7,443.40	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7,443.40
CPTM	COBRO PRÉSTAMO	45,193.46	0.00	42,701.69	45,193.46	44,089.27	44,955.65	88,929.85	0.00	44,777.30	88,578.88	0.00	43,805.43	488,224.99
<b>TOTCOBROS</b>	<b>TOTAL COBROS PREVISTOS</b>	<b>5,419,705.40</b>	<b>8,289,883.07</b>	<b>1,967,292.28</b>	<b>4,588,235.06</b>	<b>8,308,155.72</b>	<b>10,464,374.64</b>	<b>8,589,837.65</b>	<b>10,081,312.63</b>	<b>6,118,857.89</b>	<b>4,423,655.31</b>	<b>4,471,937.50</b>	<b>6,804,619.96</b>	<b>79,527,867.11</b>
<b>OPEEXPT</b>	<b>Pagos de explotación</b>	<b>1,616,991.66</b>	<b>6,047,327.48</b>	<b>2,607,489.23</b>	<b>1,639,748.87</b>	<b>2,653,587.03</b>	<b>5,167,939.26</b>	<b>4,753,282.23</b>	<b>3,477,102.69</b>	<b>1,641,588.20</b>	<b>5,625,438.20</b>	<b>5,171,575.42</b>	<b>9,694,955.14</b>	<b>50,097,025.41</b>
PPIM	PAGO PROVEEDORES INMOVILIZADO	0.00	4,627,414.71	870,630.57	792,673.73	1,441,093.78	3,525,007.33	2,552,239.67	3,345,109.23	46,160.55	3,699,204.87	3,556,664.15	8,059,604.85	32,515,803.44
PPRO	PAGO PROVEEDORES CORRIENTES	1,336,707.84	1,419,912.77	1,736,858.66	567,924.07	1,212,493.25	1,642,931.93	1,926,156.42	131,993.46	1,595,427.65	1,652,470.13	1,614,911.27	1,635,350.29	16,473,137.74
PVAR	PAGOS VARIOS	280,283.82	0.00	0.00	279,151.07	0.00	0.00	274,886.14	0.00	0.00	273,763.20	0.00	0.00	1,108,084.23
<b>NOPEXPT</b>	<b>Pagos fuera de explotación</b>	<b>1,388,873.65</b>	<b>1,179,131.38</b>	<b>1,424,971.17</b>	<b>1,696,534.11</b>	<b>1,694,846.73</b>	<b>2,155,575.11</b>	<b>1,476,537.03</b>	<b>1,366,598.41</b>	<b>1,902,846.01</b>	<b>1,375,290.51</b>	<b>1,893,233.04</b>	<b>1,734,737.16</b>	<b>19,289,174.31</b>
PAPE	PAGO APORTACION PUERTOS DEL ESTADO	0.00	0.00	0.00	310,855.61	0.00	310,855.61	0.00	0.00	312,607.52	0.00	311,439.58	0.00	1,245,758.32
PCOM	PAGO GASTOS BANCARIOS	10,761.41	1,694.68	1,187.59	9,974.68	2,837.38	1,329.14	10,173.40	2,413.31	1,283.02	10,385.68	2,937.31	839.95	55,817.55
PIFI	PAGO INTERESES FINANCIEROS	174,473.92	13,562.08	278,971.18	344,223.45	2,535.59	344,441.03	230,850.49	8,500.36	338,947.78	247,876.33	4,209.49	438,719.09	2,427,310.79
PIGI	IGIC A PAGAR	19,894.44	0.00	0.00	20,004.17	287,488.03	388,818.16	159,541.17	323,633.84	81,268.14	60,713.21	127,982.86	143,448.05	1,612,792.07
PIRF	PAGO IRPF	151,867.32	177,915.63	148,449.66	156,075.95	145,583.51	245,293.75	149,733.22	157,212.22	140,180.26	192,627.51	155,686.29	250,471.73	2,071,097.05
PNOM	PAGO NOMINAS	679,229.11	544,021.03	679,518.85	487,557.43	932,307.04	539,756.03	590,993.63	542,191.08	697,918.13	567,499.14	930,724.57	570,553.36	7,762,269.40
POIM	PAGO OTROS IMPUESTOS	46,233.61	129,815.18	0.00	37,829.46	0.00	9,399.20	4,286.04	0.00	0.00	1,151.00	56,457.89	22,917.22	308,089.60
PSGS	PAGOS SEGUROS SOCIALES	306,413.84	312,122.78	316,843.89	330,013.36	324,095.18	315,682.19	330,959.08	332,647.60	330,641.16	295,037.64	303,795.05	307,787.76	3,806,039.53
<b>BRINEXPT</b>	<b>Pagos de financiación/inversión</b>	<b>1,065,153.81</b>	<b>366,130.39</b>	<b>756,843.70</b>	<b>996,232.99</b>	<b>32,851.69</b>	<b>1,224,537.01</b>	<b>659,414.09</b>	<b>700,326.98</b>	<b>852,652.97</b>	<b>911,333.21</b>	<b>531,681.18</b>	<b>1,450,356.06</b>	<b>9,547,514.08</b>
PINV	PAGO INVERSIONES FINANCIERAS	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
PPTM	DEVOLUCIONES DE PRÉSTAMOS	1,065,153.81	366,130.39	756,843.70	996,232.99	32,851.69	1,224,537.01	659,414.09	700,326.98	852,652.97	911,333.21	531,681.18	1,450,356.06	9,547,514.08
SIPF	SALDO IPF	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-6,000,000.00	0.00	0.00	4,000,000.00	2,000,000.00	0.00
<b>TOTPAGOS</b>	<b>TOTAL PAGOS PREVISTOS</b>	<b>4,071,019.12</b>	<b>7,592,589.25</b>	<b>4,789,304.10</b>	<b>4,332,515.97</b>	<b>4,381,285.45</b>	<b>8,548,051.38</b>	<b>6,889,233.35</b>	<b>5,544,028.08</b>	<b>4,397,087.18</b>	<b>7,912,061.92</b>	<b>7,596,489.64</b>	<b>12,880,048.36</b>	<b>78,933,713.80</b>
<b>Saldo final</b>		<b>36,948,419.97</b>	<b>37,645,713.79</b>	<b>34,823,701.97</b>	<b>35,079,421.06</b>	<b>39,006,291.33</b>	<b>40,922,614.59</b>	<b>42,623,218.89</b>	<b>47,160,503.44</b>	<b>48,882,274.15</b>	<b>45,393,867.54</b>	<b>42,269,315.40</b>	<b>36,193,887.00</b>	<b>36,193,887.00</b>