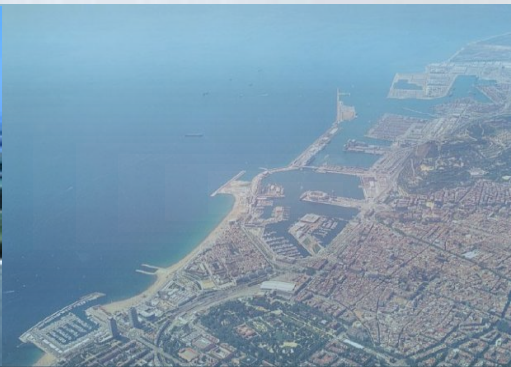


VALORACIÓN DE LA LOGÍSTICA MARÍTIMO - PORTUARIA



**I N F O R M E
2012
5ª EDICIÓN**

INDICE

- 1. Introducción**
- 2. Situación General de los puertos analizados**
- 3. Conclusiones**
- 4. Análisis por puertos:**

- **Puerto de Barcelona**
- **Puerto de Bilbao**
- **Puerto de Gijón**
- **Puerto de Málaga**
- **Puerto de Pasajes**
- **Puerto de Sagunto**
- **Puerto de Santander**
- **Puerto de Tarragona**
- **Puerto de Valencia**
- **Puerto de Vigo**

1. INTRODUCCIÓN

En el año 2011 se han transportado un total de 2,4 millones de vehículos, un 3,8% más que el año anterior. En cualquier caso, todavía está lejos de los más de 3 millones de vehículos que se llegaron a transportar antes de la crisis. Esta recuperación ha sido posible por la intensificación de la exportación debido a la buena evolución de los mercados europeos. El transporte marítimo es, por lo tanto, un medio esencial para el transporte de los grandes volúmenes de vehículos producidos en España. Más del 90% de la producción se ha exportado en 2011, viéndose además, intensificado este porcentaje como consecuencia de la atonía del mercado interior.

Por quinto año consecutivo se realiza este informe de valoración que pretende ser un indicador del nivel de percepción de los fabricantes de vehículos como clientes de los puertos españoles en su tráfico de vehículos.

El tipo de análisis que se realiza abarca el nivel de accesibilidad del puerto, la agilidad de gestión en la asignación de zonas de depósito, la manipulación de los vehículos y el seguimiento de las normas establecidas por el fabricante para esta manipulación, flexibilidad en la disponibilidad de horarios, trámites aduaneros y composición del personal de estiba. Todos ellos, aspectos relevantes para configurar un servicio competitivo.

Desde que se hace este tipo de análisis, se aprecia una mejora en la prestación de los servicios para el transporte de vehículos por parte de los distintos agentes que operan. Es evidente que actualmente hay una mayor sensibilidad de la Comunidad Portuaria a las necesidades de los fabricantes de automóviles.

El Sistema de Calidad Puertos del Estado-ANFAC, en el cual ya están adheridos todos los puertos que realizan manipulación de vehículos nuevos, continúa siendo una herramienta fundamental para conseguir un nivel adecuado de calidad. Gracias al sistema de concesión del Sello de Calidad anual, a través de auditorías de empresas independientes, se consigue garantizar, para aquellos que lo obtienen, un nivel de calidad óptimo en los aspectos básicos que le conciernen.

En el 2011, periodo para el que se realiza la valoración, ya está en vigor la Ley de Puertos que establece un cambio, entre otros aspectos, de las tasas de las mercancías. Estas han supuesto una reducción de las mismas, aunque debe destacarse las dificultades para la aplicación de tasa T3 (de la mercancía) simplificada, ya que establece un límite de 1.500 kg de peso para el vehículo, cuando los vehículos producidos en España están evolucionando a un mayor peso.

Por otro lado, debe hacerse notar que todavía no se ha conseguido una verdadera liberalización de los servicios de carga y descarga, a pesar de que la nueva Ley lo establece. En concreto, **La Ley actual excluye el embarque y desembarque del vehículo sin matricular del servicio portuario de estiba, considerándolo servicio comercial. Sin embargo, esta liberalización que supone la posibilidad de contratar personal no portuario, no se está aplicando, al no contar con la colaboración de las Autoridades Portuarias, Operadores logísticos, responsables de terminales, etc.** Actualmente, ni siquiera es posible utilizar mano de obra propia para la operativa ferroviaria en algunos puertos.

Es necesario mejorar la organización del trabajo portuario para obtener mayor flexibilidad y precios competitivos, tanto para la estiba como para el resto de servicios en el puerto, adaptándose al ritmo de producción de las fábricas.

2. SITUACIÓN GENERAL DE LOS PUERTOS ANALIZADOS

Los resultados generales correspondientes a la actividad de 2011 en los puertos analizados muestran un avance generalizado que ha sido significativo en el caso de algunos puertos, alcanzando un nivel de valoración muy satisfactorio. En esta ocasión se han incorporado dos puertos que hasta ahora no habían sido analizados al no haber sido utilizado, hasta este año, por los fabricantes; Puerto de Bilbao y Puerto de Gijón.

El buen resultado de 2011, se pone de manifiesto al presentar a siete de los diez puertos con una valoración satisfactoria frente a los cuatro del año anterior.

Los primeros puestos siguen ocupados por los puertos habituales, más pequeños y flexibles en el trato y el servicio a los vehículos. Es de destacar la excelente valoración del Puerto de Santander que conseguir un resultado de 4,5 situándole en la primera posición. Tras este puerto es el de Sagunto el que obtiene una valoración excelente con 4,4.

En la parte final de la tabla se encuentran con una valoración aceptable los puertos de Vigo y Barcelona con niveles parecidos a los del año anterior.

Ranking de Puertos Peninsulares. Valoración General 2011

PUESTO DEL RANKING	PUERTO	VALORACIÓN (*)	VOLUMEN (unidades)
▶ 1º	SANTANDER	4,5	257.023
▶ 2º	SAGUNTO	4,4	5.376
▶ 3º	PASAJES	4,2	277.941
	MÁLAGA		14.770
	TARRAGONA		51.769
▶ 4º	BILBAO	4,1	7.576
	VALENCIA		241.345
▶ 5º	BARCELONA	3,7	382.364
	VIGO		349.568
▶ 6º	GIJÓN	3,1	13.557
(*) Valoración sobre 5			

	Valoración de la situación
≤ 1	Muy insatisfactorio
> 1 - ≤ 2	Insatisfactorio
> 2 - ≤ 3	Mejorable
> 3 - ≤ 4	Suficiente
> 4 - ≤ 5	Satisfactorio

3. CONCLUSIONES

Este informe, que recoge la percepción que tienen los fabricantes en relación con la calidad del servicio del transporte marítimo, se ha realizado durante cinco años consecutivos. Esto no permite tener una visión a medio plazo de la situación y de los progresos que se han ido realizando en estos cuatro años en los que se ha intensificado la relación entre las Comunidades Portuarias y los fabricantes de vehículos.

A continuación se detallan los aspectos que conviene resaltar como consecuencia del análisis de los últimos años y, en particular, del que se ha llevado a cabo en esta ocasión:

- Como ya se ha puesto de manifiesto en otros informes, los fabricantes detectan una mayor sensibilización hacia el transporte de vehículos, produciéndose una implicación mayor de la Comunidad Portuaria. Esto se trasluce en los resultados globales de los puertos cuyas calificaciones se han ido mejorando desde que se comenzara a realizar estas valoraciones.
- En esta ocasión se han obtenido aumentos generalizados de las calificaciones, alcanzando el puerto situado en primer lugar una valoración de 4,5 sobre 5, la más alta hasta ahora. De los diez puertos analizados siete se han situado con una calificación servicio satisfactorio. Tres puertos de grandes volúmenes, como son Santander, Pasajes y Valencia están entre ellos.
- Aunque se siguen detectando puntos conflictivos en relación con los accesos a los puertos, se pone de manifiesto que las infraestructuras han ido mejorando en estos cinco años, tanto en los accesos a los puertos por carretera, como ferrocarril. Por otro lado, están detectadas las ineficiencias todavía existentes y programadas las resoluciones en muchos casos.
- Las mejores calificaciones están relacionadas con los puertos que presentan un perfil más cercano a los clientes y un servicio más dedicado al transporte de vehículos. De especial relevancia tiene la mayor flexibilidad que ofrecen en relación con la manipulación de los vehículos, ya que este aspecto permite obtener unos muy buenos resultados generales en cuanto a calidad, haciendo además, el puerto muy competitivo.
- En concreto, es la flexibilidad de los servicios relacionados con la interacción con la carretera y el ferrocarril la que redundo en la mayor competitividad, necesaria para conseguir una reducción de costes logísticos.
- Destaca también la mejora generalizada en la reducción de daños en los vehículos en el proceso de manipulación. Todo ello, motivado por una intensificación de la formación del personal dedicado a esta tarea. La implicación de toda la Comunidad Portuaria ha sido determinante para ir avanzando hacia una mejora.
- En relación con la manipulación los fabricantes ponen de manifiesto un cierto descontento por la velocidad utilizada en la carga y descarga de los barcos.
- En general, también se han producido avances en relación con los problemas de contaminación ambiental o por suciedad de aves. Los puertos han mostrado una actitud proactiva que ha solucionado muchos de los problemas apuntados en el año anterior.
- Vuelve a penalizarse en el resultado general las dificultades de acceso al puerto por carretera, algo que es claramente mejorable para los puertos situados en zonas urbanas.

TRÁFICO VEHÍCULOS POR TERMINALES / OPERADOR 2011

PUERTO	TERMINAL / OPERADOR	VOLUMEN
BARCELONA	ACCIONA	71.403
	AUTOTERMINAL	195.722
	PORT-NOU	7.472
	SETRAM	107.056
	TCB	711
BILBAO	TORO & BETOLAZA	7.576
GIJÓN	TERPOR	13.557
MÁLAGA	SINTAX	13.420
	NOATUM	1.350
PASAJES	UECC	277.941
SAGUNTO	BERGÉ MARÍTIMA / CARPORT	4.120
	MARVALSA	1.256
SANTANDER	BERGÉ MARÍTIMA	104.031
	CAT	105.472
	MARÍTIMA DÁVILA	30.091
	SINTAX	17.429
TARRAGONA	BERGÉ MARÍTIMA / CARPORT	51.769
VALENCIA	DIQUE ESTE-VTE	200.378
	MARÍTIMA TRANSMEDITERRÁNEA	8.601
	MUELLE COSTAS-VTE	32.366
VIGO	LME, S.A	756
	SUARDIAZ	12.581
	TERMICAR	336.231

Fuente: Elaboración propia en base a información de los fabricantes de ANFAC

		BARCELONA	BILBAO	GIJÓN	MÁLAGA	PASAJES	SAGUNTO	SANTANDER	TARRA GONA	VALENCIA	VIGO
A:Nivel de accesibilidad al puerto	Carretera	3,4	4,0	3,0	4,0	4,0	4,2	4,0	4,0	3,8	4,0
	Ferrocarril	4,3	4,0	4,0	0,0	4,0	0,0	4,5	4,0	0,0	0,0
	Total (medias)	3,9	4,0	3,5	2,0	4,0	2,1	4,3	4,0	1,9	2,0
B: Agilidad en la gestión para la asignación de zonas		3,5	5,0	2,0	4,4	4,0	5,0	4,4	4,0	4,7	4,9
C: Manipulación de vehículos	Carretera	3,7	5,0	3,0	4,9	4,8	5,0	4,3	4,8	4,6	4,9
	Ferrocarril	4,5	4,0	3,0		5,0		5,0	5,0		
	Marítimo	3,6	4,0	3,0	4,4	4,0	5,0	4,4	4,0	4,7	4,0
	Total (medias)	3,9	4,3	3,0	4,7	4,6	5,0	4,6	4,6	4,7	4,5
D:Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		3,6	3,5	3,5	4,4	4,0	4,0	4,6	4,0	4,0	4,0
E.Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales (fines de semana, horario nocturno, festivos,...)		2,8	4,5	3,0	4,5	4,3	5,0	4,5	3,9	3,7	3,5
F: Incidencias contaminación ambiental y fenómenos atmosféricos		4,3	3,7	4,0	5,0	4,7	5,0	4,2	4,9	5,0	3,1
G: Trámites aduaneros(Agilidad/Flexibilidad)		4,2	4	3,0		4,0	5,0	4,7	3,7	5,0	4,0
Medias según la valoración de apartados		3,7	4,1	3,1	4,2	4,2	4,4	4,5	4,2	4,1	3,7

	Valoración de la
≤ 1	Muy
> 1- ≤ 2	Insatisfactorio
> 2- ≤ 3	Mejorable
> 3- ≤ 4	Suficiente
> 4- ≤ 5	Satisfactorio

Puerto de BARCELONA

El Puerto de Barcelona junto con el de Vigo manipularon en 2011 el 46% de los vehículos que se valoran en este informe. Sus tráficos lo posicionan como el puerto de mayor actividad con un crecimiento del 27% con respecto al año anterior. En total pasaron por el puerto de Barcelona un total de 382 mil vehículos de fabricantes españoles. En el año 2011, los fabricantes utilizaron cinco terminales del Puerto de Barcelona.

		BARCELONA
		Media Ponderada
A: Nivel de accesibilidad al puerto	Carretera	3,4
	Ferrocarril	4,3
	Total (medias)	3,9
B: Agilidad en la gestión para la asignación de zonas		3,5
C: Manipulación de vehículos	Carretera	3,7
	Ferrocarril	4,5
	Marítimo	3,6
	Total (medias)	3,9
D: Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		3,6
E: Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales		2,8
F: Incidencia en los vehículos por otras causas		4,3
G: Trámites aduaneros (Agilidad/flexibilidad)		4,2
Valoración global según medias ponderadas de apartados		3,7

	Valoración de la situación
≤ 1	Muy insatisfactorio
> 1 - ≤ 2	Insatisfactorio
> 2 - ≤ 3	Mejorable
> 3 - ≤ 4	Suficiente
> 4 - ≤ 5	Satisfactorio

El Puerto de Barcelona ha obtenido para el conjunto de epígrafes una valoración idéntica a la del año anterior, si bien se señalan áreas donde el conjunto de la Comunidad Portuaria ha actuado para proporcionar un servicio de mayor calidad y valor añadido.

Tal es el caso de la notable mejora en la accesibilidad al puerto tanto por carretera como por ferrocarril. De la misma manera se valora positivamente la firme apuesta del puerto por mejorar y avanzar en los cursos de formación para el personal que manipula la mercancía. En este aspecto es vital que su formación sea permanente por lo que aún tiene margen de mejora, dado el carácter de vulnerabilidad de la mercancía que manipulan. Se sigue poniendo de manifiesto el exceso de velocidad a la hora de cargar los vehículos en el barco. Un año más se traslada al puerto la necesidad de una mayor y adecuada flexibilidad que permita la operativa en horarios no habituales o festivos.

Puerto de BILBAO

El Puerto de Bilbao se valora por primera vez en el informe, siendo utilizado para la exportación hasta el puerto de Amberes. El volumen de vehículos transportados es reducido, con algo más de 7.500 unidades que son operadas por una única terminal TORO & BETOLAZA

		BILBAO
		Media Ponderada
A: Nivel de accesibilidad al puerto	Carretera	4,0
	Ferrocarril	4,0
	Total (medias)	4,0
B: Agilidad en la gestión para la asignación de zonas		5,0
C: Manipulación de vehículos	Carretera	5,0
	Ferrocarril	4,0
	Marítimo	4,0
	Total (medias)	4,3
D: Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		3,5
E: Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales		4,5
F: Incidencia en los vehículos por otras causas		3,7
G: Trámites aduaneros (Agilidad/flexibilidad)		4
Valoración global según medias ponderadas de apartados		4,1

	Valoración de la situación
≤ 1	Muy insatisfactorio
> 1 - ≤ 2	Insatisfactorio
> 2 - ≤ 3	Mejorable
> 3 - ≤ 4	Suficiente
> 4 - ≤ 5	Satisfactorio

El Puerto de BILBAO, que se incorpora por primera vez al Panel de puertos de este informe, se ha situado, junto con el Puerto de Valencia, en la 4ª posición, obteniendo una valoración de 4,1. Esta valoración es aceptable desde el punto de vista de los fabricantes aunque todavía con recorrido de mejora. Se requiere, por un lado, una mayor prevención para disminuir los riesgos de contaminación industrial que afectan negativamente a los vehículos y, por otro lado, un mayor compromiso por

parte del personal que manipula los vehículos para que el cumplimiento de los manuales de los fabricantes sea más riguroso.

Por su parte, los aspectos mejor valorados, son la agilidad en la gestión para la asignación de zonas de depósito y la flexibilidad para trabajar en horarios no habituales.

Puerto de Gijón

El Puerto de Gijón, al igual que el de Bilbao, aparece por primera vez en el informe de valoración de la logística marítimo- portuaria. Este puerto mueve los vehículos de exportación hasta el puerto de Montoir. El volumen de vehículos transportados es algo superior a 13.000 vehículos, que son manipulados y gestionados en la terminal privada de Terpor

		GIJÓN
		Media Ponderada
A: Nivel de accesibilidad al puerto	Carretera	3,0
	Ferrocarril	4,0
	Total (medias)	3,5
B: Agilidad en la gestión para la asignación de zonas		2,0
C: Manipulación de vehículos	Carretera	3,0
	Ferrocarril	3,0
	Marítimo	3,0
	Total (medias)	3,0
D: Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		3,5
E: Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales		3,0
F: Incidencia en los vehículos por otras causas		4,0
G: Trámites aduaneros (Agilidad/flexibilidad)		3,0
Valoración global según medias ponderadas de apartados		3,1

	Valoración de la situación
≤ 1	Muy insatisfactorio
> 1 - ≤ 2	Insatisfactorio
> 2 - ≤ 3	Mejorable
> 3 - ≤ 4	Suficiente
> 4 - ≤ 5	Satisfactorio

Según los fabricantes, y función de los resultados obtenidos por el cuestionario de valoración, **el Puerto de Gijón** necesita cierta optimización de los recursos en el tránsito de vehículos y requiere de una mayor especialización en este tipo de mercancía. La principal carencia proviene de la escasa agilidad en la gestión para la asignación de zonas de depósito dentro de las terminales.

Sin embargo se aprecia que el personal que manipula los vehículos lo realiza de manera adecuada aunque aún es necesaria una formación más intensa que persiga una mayor implicación en su trabajo y una mejora del cumplimiento de los manuales de calidad de los fabricantes.

Puerto de Málaga

En el puerto de Málaga, se valora este año por primera vez la terminal de Noatum, que realiza la actividad de la recepción de los barcos con vehículos de importación, con una distribución capilar en camión en la península. El volumen de vehículos importados por esta terminal, es muy reducido con 1.350 unidades, siendo los volúmenes mayoritarios de importación correspondientes a la terminal gestionada por SINTAX.

		MÁLAGA
		Media Ponderada
A: Nivel de accesibilidad al puerto	Carretera	4,0
	Ferrocarril	0,0
	Total (medias)	2,0
B: Agilidad en la gestión para la asignación de zonas		4,4
C: Manipulación de vehículos	Carretera	4,9
	Ferrocarril	
	Marítimo	4,4
	Total (medias)	4,7
D: Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		4,4
E: Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales		4,5
F: Incidencia en los vehículos por otras causas		5,0
G: Trámites aduaneros (Agilidad/flexibilidad)		
Valoración global según medias ponderadas de apartados		4,2

	Valoración de la situación
≤ 1	Muy insatisfactorio
> 1 - ≤ 2	Insatisfactorio
> 2 - ≤ 3	Mejorable
> 3 - ≤ 4	Suficiente
> 4 - ≤ 5	Satisfactorio

El **Puerto de Málaga** mantiene una buena valoración en los principales aspectos valorados. El volumen total de vehículos que han transitado por el puerto es de casi 15.000 unidades, algo superior al del pasado año, principalmente por la incorporación de la terminal de Noatum. El puerto

de Málaga ha logrado mantener una trayectoria continua de mejora consolidándose como un puerto destacado para la importación de vehículos. La falta en la adecuación del transporte ferroviario es la mayor deficiencia que penaliza a este puerto en su valoración general.

Todos los epígrafes valorados en este informe para el conjunto del puerto se consideran óptimos, siendo, si acaso, en el caso de SINTAX en una mayor magnitud. Como ya se ha resaltado anteriormente, Noatum tiene un mayor margen de mejora principalmente en la manipulación de los vehículos y en la agilidad en la gestión para la asignación de zonas de depósito.

Puerto de Pasajes

El Puerto de Pasajes ocupa la tercera posición según el volumen de vehículos transportados en el conjunto de puertos, lo que supone el 17,4% del total de vehículos transportado por vía marítima en el año 2011.

		PASAJES
		Media Ponderada
A: Nivel de accesibilidad al puerto	Carretera	4,0
	Ferrocarril	4,0
	Total (medias)	4,0
B: Agilidad en la gestión para la asignación de zonas		4,0
C: Manipulación de vehículos	Carretera	4,8
	Ferrocarril	5,0
	Marítimo	4,0
	Total (medias)	4,6
D: Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		4,0
E: Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales		4,3
F: Incidencia en los vehículos por otras causas		4,7
G: Trámites aduaneros (Agilidad/flexibilidad)		4,0
Valoración global según medias ponderadas de apartados		4,2

	Valoración de la situación
≤ 1	Muy insatisfactorio
> 1 - ≤ 2	Insatisfactorio
> 2 - ≤ 3	Mejorable
> 3 - ≤ 4	Suficiente
> 4 - ≤ 5	Satisfactorio

El Puerto de Pasajes obtiene en su conjunto la misma valoración del año pasado, siendo sin embargo relegado al tercer puesto del ranking junto con el Puerto de Málaga y Tarragona, haber sido sobrepasado por una excelente valoración del Puerto de Santander.

Como ya se puso de manifiesto en el anterior informe, este puerto mantiene una flexibilidad y cercanía con sus clientes que le permite dar un nivel de servicio muy bueno y reconocido por éstos. El

puerto, además, ha sido proactivo implantando sistemas que permitan anular los efectos derivados de la contaminación ambiental, uno de los problemas más significativos del puerto.

Uno de los aspectos mejor valorados es la manipulación de los vehículos en el transporte por carretera y ferrocarril. La responsabilidad, en estos casos, recae sobre el operador encargado del transporte de la mercancía. El alto nivel de control y organización favorece la continuidad de unos buenos resultados.

Puerto de Sagunto

El Puerto de Sagunto es el de menor volumen de vehículos de exportación. El tratamiento ofrecido al cliente y reflejado por este informe es satisfactorio. A pesar de la buena valoración obtenida en el caso del acceso por carretera, la carencia del acceso por ferrocarril hacia las terminales, penaliza el resto de las valoraciones, que son, las más elevadas prácticamente en todos los aspectos en relación con el resto de puertos analizados.

		SAGUNTO
		Media Ponderada
A: Nivel de accesibilidad al puerto	Carretera	4,2
	Ferrocarril	0,0
	Total (medias)	2,1
B: Agilidad en la gestión para la asignación de zonas		5,0
C: Manipulación de vehículos	Carretera	5,0
	Ferrocarril	
	Marítimo	5,0
	Total (medias)	5,0
D: Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		4,0
E: Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales		5,0
F: Incidencia en los vehículos por otras causas		5,0
G: Trámites aduaneros (Agilidad/flexibilidad)		5,0
Valoración global según medias ponderadas de apartados		4,4

	Valoración de la situación
≤ 1	Muy insatisfactorio
> 1 - ≤ 2	Insatisfactorio
> 2 - ≤ 3	Mejorable
> 3 - ≤ 4	Suficiente
> 4 - ≤ 5	Satisfactorio

El Puerto de Sagunto es un puerto destacado por su buen hacer en la operativa marítima del transporte de vehículos. Tras dos años consecutivos ocupando el primer puesto en el ranking, y a pesar de obtener una puntuación superior a la del año anterior, se ha situado en el segundo puesto con una puntuación del 4,4 sobre 5.

Todos los aspectos evaluados han apuntado hacia niveles máximos de cumplimiento en función de los requisitos y necesidades de los fabricantes de vehículos. Tan sólo se señala un margen de mejora en la velocidad y prácticas de conducción del personal manipulador de los vehículos.

Es llamativo en el Puerto de Sagunto que a pesar de no disponer de infraestructuras ferroviarias que accedan a las terminales, su posicionamiento es destacado sobre el resto de terminales valoradas en este informe. La implantación de este tipo de infraestructura en el puerto favorecería un mayor tráfico de vehículos.

Puerto de Santander

El Puerto de Santander ha incrementado más de un 20% sus volúmenes transportados en el año 2011 con respecto al año anterior, movilizando un total de 257.023 vehículos. Se mantiene como el cuarto puerto de mayor volumen de vehículos transportados, con una cuota del 16% sobre el total de vehículos contabilizados por en este informe.

		SANTANDER
		Media Ponderada
A: Nivel de accesibilidad al puerto	Carretera	4,0
	Ferrocarril	4,5
	Total (medias)	4,3
B: Agilidad en la gestión para la asignación de zonas		4,4
C: Manipulación de vehículos	Carretera	4,3
	Ferrocarril	5,0
	Marítimo	4,4
	Total (medias)	4,6
D: Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		4,6
E: Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales		4,5
F: Incidencia en los vehículos por otras causas		4,2
G: Trámites aduaneros (Agilidad/flexibilidad)		4,7
Valoración global según medias ponderadas de apartados		4,5

	Valoración de la situación
≤ 1	Muy insatisfactorio
> 1 - ≤ 2	Insatisfactorio
> 2 - ≤ 3	Mejorable
> 3 - ≤ 4	Suficiente
> 4 - ≤ 5	Satisfactorio

El Puerto de Santander en el informe de valoración de este año, en el que los fabricantes califican el servicio recibido durante el año 2011, se posiciona en el primer puesto del ranking con relevantes mejoras prácticamente en todas las áreas analizadas. Además obtienen una calificación hasta ahora nunca alcanzada por ningún puerto.

Como punto más débil del puerto según queda reflejado en este informe, aún son necesarias medidas de corrección que eviten los daños en los vehículos por suciedad. Como punto más fuerte se resaltan los avances en materia de concienciación y formación continua del personal que manipula los vehículos y se destaca la adecuada formación que reciben para el tratamiento específico de los nuevos modelos comercializados en el mercado.

Como conclusión, se puede incidir en el significativo avance de los agentes involucrados con la manipulación de los vehículos, quedando claramente de manifiesto el compromiso e implicación de toda la Comunidad Portuaria con el sector del automóvil.

Puerto de Tarragona

El volumen de vehículos que se han transportado en el Puerto de Tarragona se mantiene similar al realizado el año anterior con un total de 51.769 vehículos, posicionándose en el sexto puesto del ranking según el volumen transportado.

		TARRAGONA
		Media Ponderada
A: Nivel de accesibilidad al puerto	Carretera	4,0
	Ferrocarril	4,0
	Total (medias)	4,0
B: Agilidad en la gestión para la asignación de zonas		4,0
C: Manipulación de vehículos	Carretera	4,8
	Ferrocarril	5,0
	Marítimo	4,0
	Total (medias)	4,6
D: Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		4,0
E: Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales		3,9
F: Incidencia en los vehículos por otras causas		4,9
G: Trámites aduaneros (Agilidad/flexibilidad)		3,7
Valoración global según medias ponderadas de apartados		4,2

	Valoración de la situación
≤ 1	Muy insatisfactorio
> 1 - ≤ 2	Insatisfactorio
> 2 - ≤ 3	Mejorable
> 3 - ≤ 4	Suficiente
> 4 - ≤ 5	Satisfactorio

El Puerto de Tarragona mantiene el tercer puesto en el ranking con una valoración satisfactoria, superior una décima a la obtenida el año anterior, con un 4,2 sobre 5 y compartiendo posición con los puertos de Pasajes y Málaga.

En su conjunto todos los aspectos valorados han evolucionado favorablemente según la opinión de los fabricantes de los vehículos que tienen tráfico en el Puerto de Tarragona. Los mejor valorados son la manipulación de los vehículos en su interacción con los tres modos de transporte, siendo el de la carretera y ferrocarril los más idóneos y la inexistencia de daños en los vehículos por causas distintas a

la manipulación. Como punto a focalizar actuaciones de mejora se puede mencionar la agilidad y flexibilidad de los trámites aduaneros, que si bien han mejorado su valoración en el último año, no deja de considerarse nada más que “suficientes”.

Puerto de Valencia

El Puerto de Valencia ha gestionado el 15% de los vehículos que los fabricantes transportan por vía marítima en el año 2011, con un total de 241.345 unidades, y siendo el quinto puerto de mayor tránsito a nivel nacional.

La utilización de las terminales de vehículos, al igual que en la pasada edición, siguen siendo tres, Dique Este- VTE, que es la que absorbe el mayor volumen de tráfico, Marítima Transmediterránea y Muelle Costas- VTE.

		VALENCIA
		Media Ponderada
A: Nivel de accesibilidad al puerto	Carretera	3,8
	Ferrocarril	0,0
	Total (medias)	1,9
B: Agilidad en la gestión para la asignación de zonas		4,7
C: Manipulación de vehículos	Carretera	4,6
	Ferrocarril	
	Marítimo	4,7
	Total (medias)	4,7
D: Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		4,0
E: Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales		3,7
F: Incidencia en los vehículos por otras causas		5,0
G: Trámites aduaneros (Agilidad/flexibilidad)		5,0
Valoración global según medias ponderadas de apartados		4,1

	Valoración de la situación
≤ 1	Muy insatisfactorio
> 1 - ≤ 2	Insatisfactorio
> 2 - ≤ 3	Mejorable
> 3 - ≤ 4	Suficiente
> 4 - ≤ 5	Satisfactorio

El **Puerto de Valencia** mejora su puntuación una décima con respecto a la del año anterior obteniendo un 4,1 sobre 5, lo que muestra que es satisfactorio el servicio prestado por el conjunto de la Comunidad Portuaria a los fabricantes de vehículos. En esta edición mantiene el cuarto puesto en la clasificación del ranking.

La puesta en marcha del acceso del ferrocarril facilitará la entrada de grandes volúmenes de vehículos en el puerto. En este sentido, se destaca la necesidad el servicio de carga y descarga sea competitivo con la carretera para favorecer su uso intensivo.

En cuanto a las particularidades del puerto en esta edición se destaca el gran descontento del fabricante por la deficiente manipulación de los vehículos en una de las terminales, tanto en el modo carretera como en el marítimo. Además, se destaca para esta misma terminal la inexistencia de flexibilidad para disponer de horarios no habituales.

Desde un punto de vista positiva, son destacables los avances logrados por la ausencia de incidencias en los vehículos por contaminación y para el conjunto del puerto en la gestión aduanera.

Puerto de Vigo

El Puerto de Vigo es el segundo puerto de mayor tráfico para los fabricantes en 2011, con una cuota de casi el 22% sobre el total de los tráficos con un volumen cercano a las 350 mil unidades. Este año son tres las terminales que se evalúan en este Puerto; Termicar, Suardiáz y LME, S.A siendo esta última valorada por primera vez en el informe de los servicios portuarios.

		VIGO
		Media Ponderada
A: Nivel de accesibilidad al puerto	Carretera	4,0
	Ferrocarril	0,0
	Total (medias)	2,0
B: Agilidad en la gestión para la asignación de zonas		4,9
C: Manipulación de vehículos	Carretera	4,9
	Ferrocarril	
	Marítimo	4,0
	Total (medias)	4,5
D: Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		4,0
E: Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales		3,5
F: Incidencia en los vehículos por otras causas		3,1
G: Trámites aduaneros (Agilidad/flexibilidad)		4,0
Valoración global según medias ponderadas de apartados		3,7

	Valoración de la situación
≤ 1	Muy insatisfactorio
> 1 - ≤ 2	Insatisfactorio
> 2 - ≤ 3	Mejorable
> 3 - ≤ 4	Suficiente
> 4 - ≤ 5	Satisfactorio

El Puerto de Vigo, en el año 2011 mantiene el quinto puesto del ranking compartido este año con Barcelona, y absorbiendo entre ambas el 45% de los vehículos que utilizan el modo marítimo para su transporte. Es un puerto de gran dedicación al transporte de vehículos por lo que es receptivo y proactivo a las necesidades de los fabricantes.

Se señalan como puntos fuertes del puerto, por un lado, los avances logrados para evitar daños en los vehículos por suciedad, y las mejoras en la manipulación de los vehículos, por otro. Como puntos que tienen margen de mejora se apunta hacia una mayor flexibilidad de horarios y de los procesos aduaneros.

**Relación de participantes en la elaboración del Informe de la
“Valoración de la Logística Marítimo Portuaria” 2011**

- FORD ESPAÑA
- GENERAL MOTORS ESPAÑA
- MERCEDES – BENZ ESPAÑA
- NISSAN MOTOR IBERICA
- PEUGEOT CITROËN AUTOMÓVILES ESPAÑA
- RENAULT ESPAÑA
- SEAT
- VOLKSWAGEN AUDI ESPAÑA
- VOLKSWAGEN NAVARRA