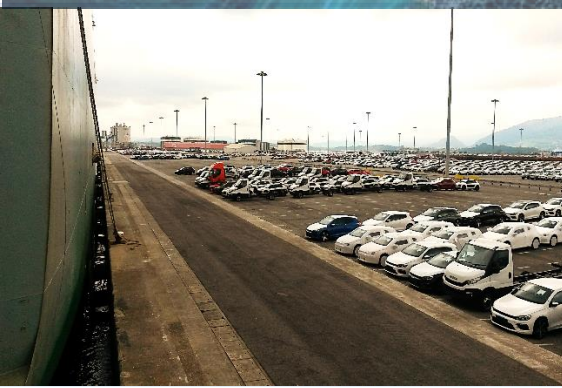


VALORACIÓN DE LA LOGÍSTICA MARÍTIMO - PORTUARIA



INFORME 2015
9ª EDICIÓN
SEPTIEMBRE 2016

ÍNDICE

1. Introducción, metodología y datos generales

2. Resultados globales y conclusiones

3. Análisis por puertos

- **Puerto de Barcelona**
- **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, METODOLOGÍA Y DATOS GENERALES

Este informe es un estudio sectorial elaborado por ANFAC que recoge la valoración de la logística marítimo-portuaria en el tráfico de vehículos sobre la base un cuestionario cumplimentado por las empresas asociadas de ANFAC.

Los indicadores han sido elaborados a partir de un cuestionario específico que este año ha sido contestado por 16 empresas automovilísticas asociadas a ANFAC, de las cuales 8 tienen actividad industrial en España. Los cuestionarios se enviaron a las empresas participantes en marzo de 2016. La obtención de resultados, su análisis y valoración de resultados tuvo lugar en los meses de junio y julio.

En esta ocasión, se han realizado algunos cambios en el cuestionario manteniendo la base del contenido de los cuestionarios anteriores que permita dar continuidad de los indicadores. En concreto, se han incluido algunos aspectos no contemplados con anterioridad como es el caso de la percepción sobre la implicación de la Autoridad Portuaria, así como más detalle sobre la manipulación de los vehículos en los distintos modos de transporte. Por otro lado, se han clarificado algunas preguntas para evitar aspectos que pudieran crear confusión a la hora de su interpretación. Con todo ello, el estudio abarca una serie de aspectos relevantes para configurar un servicio portuario competitivo, de acuerdo con los niveles de calidad requeridos por el fabricante para el transporte marítimo de vehículos. Los principales apartados analizados son:

- Nivel de implicación de la Autoridad Portuaria
- Nivel de accesibilidad al puerto.
- Estado de las zonas de depósito y agilidad en la gestión.
- Manipulación de los vehículos y seguimiento de las normas establecidas por el fabricante para dicha manipulación en su interconexión con todos los modos de transporte y en la propia terminal.
- Incidencias sobre los vehículos.
- Flexibilidad de los servicios portuarios, trámites aduaneros, etc.

Las cuestiones realizadas a las empresas para cada uno de estos aspectos son la que se recogen en los cuadros detalle de cada uno de los puertos.

El listado de empresas que han participado en el informe es el siguiente:

- BMW
- DACIA
- FIAT
- FORD
- GM
- HYUNDAI
- MAN
- MERCEDES-BENZ
- MITSUBISHI
- NISSAN
- PSA
- RENAULT
- SEAT
- TOYOTA
- VAESA
- VW NAVARRA

Volúmenes transportados

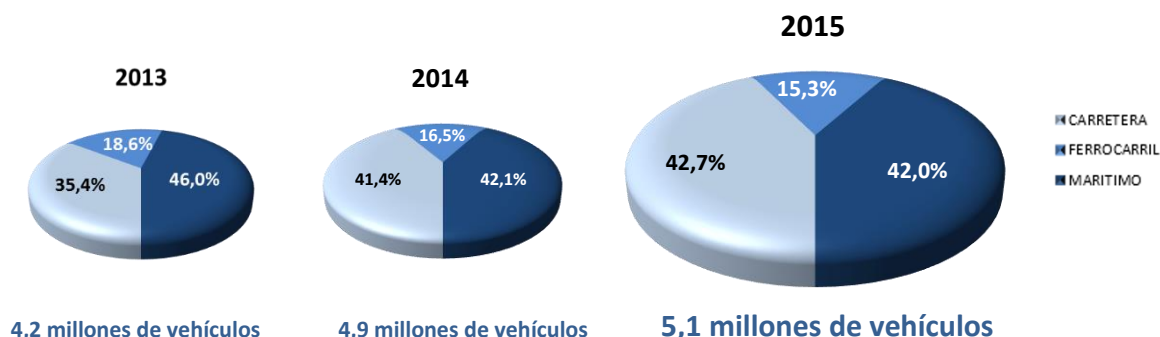
Según datos de Puertos del Estado, en 2015 el sector de la automoción ha transportado cerca de 2,9 millones de vehículos nuevos a través de los puertos españoles (17% más que en 2014), siendo 898.000 vehículos de importación y cerca de 2 millones de exportación.

Los 8 puertos valorados en el informe alcanzarían un tráfico de 2,6 millones prácticamente el 90% del tráfico de vehículos totales movidos por los puertos de interés general.

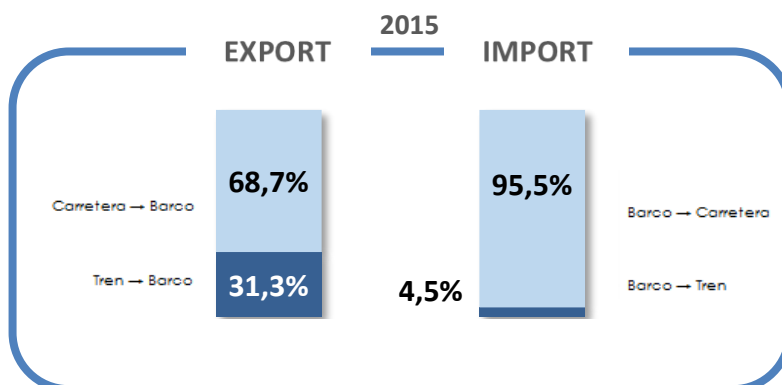
Por otro lado, debe resaltarse que de esos 2,6 millones de vehículos transportados por los puertos analizados, el informe estaría cubriendo más del 83% ya que los fabricantes que han participado en el informe alcanzan casi 2,2 millones de vehículos. Esto supone un 13% más de cobertura respecto al informe de 2014. De esa cantidad de vehículos transportados, un total de 535.000 corresponden al tráfico de importación y el resto, 1,645 millones de vehículos, a la exportación.

El fuerte incremento de movimiento de vehículos, ha sido posible por la buena evolución de la producción de vehículos que ha superado en 2015 los 2,7 millones de vehículos con un incremento del 14%, siendo éste un sector netamente exportador (83% de su producción). Por otro lado, la importación también se ha visto impulsada debido al aumento del mercado interno que se ha incrementado un 21% con más de 1 millón de turismos matriculados de los que aproximadamente el 75% es de importación.

Como consecuencia de esta buena evolución, el volumen total de vehículos transportados en los distintos modos de transporte ha subido significativamente, pasando de 4,9 millones a 5,1 millones en 2015. La distribución por modos de transporte pone de manifiesto la recuperación del transporte terrestre que vuelve a recuperar cuota, mientras el transporte ferroviario y el marítimo la reducen ligeramente. La recuperación del mercado interior es lo que más potencia la utilización del transporte en camión, motivo por el cual este modo vuelve a tener una cuota superior a la del año anterior.



En relación con la intermodalidad en los puertos, los datos disponibles aproximan que el 31,2% de los vehículos exportados por barco acceden a los Puertos por ferrocarril en línea con el porcentaje del año anterior. En el caso de las importaciones, y teniendo en cuenta que está condicionado por la necesaria distribución capilar hacia los concesionarios, el modo de carretera es básicamente el transporte principal con el 95,5%.



2. RESULTADOS GLOBALES Y CONCLUSIONES

El transporte marítimo se configura como un modo fundamental para sector del automóvil tanto para la exportación como para la importación. Es por ello, que independientemente del seguimiento anual que realizamos sobre la percepción del servicio portuario para el tráfico de automóviles en el presente informe, ANFAC sigue impulsando el **Esquema de Calidad ANFAC-Puertos del Estado**. Este esquema, de gran importancia para el sector porque impulsa la calidad del servicio, supone la obtención de un Certificado de Calidad y está basado en auditorías independientes que garantizan la correcta manipulación de vehículos nuevos y el funcionamiento adecuado de los puertos, según un Referencial específico que recoge las exigencias del sector. Desde hace años está implantado en todos los puertos españoles que intervienen en la logística del automóvil y su obtención supone la reducción de determinadas tasas portuarias.

De los resultados obtenidos para 2015 se pueden extraer las siguientes conclusiones generales:

- **El transporte marítimo sigue cobrando fuerza** debido al impulso de la producción y el mercado. La diversificación de mercados de exportación es una pieza fundamental en la evolución de este modo de transporte.
- **El indicador global apunta a que hay satisfacción en el funcionamiento de los puertos**, con una puntuación igual a la del año anterior de 4,1 sobre 5 y que lo califica de “satisfactorio”.
- **Los resultados del 2015 presentan una menor dispersión** entre las valoraciones de los distintos puertos. A lo largo de los últimos años, los esfuerzos de la Comunidad Portuaria de cada puerto, con la coordinación de la Autoridad Portuaria, han mostrado una sensibilidad y proactividad creciente hacia el sector del automóvil que está dando buenos resultados al conseguir abordar los problemas conjuntamente con el fabricante. Esto está permitiendo que **los puertos se agrupen sobre una buena puntuación**.
- **Los puertos que transportan el 79% de los vehículos nuevos han obtenido una valoración satisfactoria** por encima de la valoración 4 sobre 5.
- **Los puertos que están penalizados por no tener acceso por ferrocarril** y que les sitúan en las últimas posiciones con valoraciones por debajo de 4, **obtienen una media de 4,1 para el resto de aspectos analizados**.
- **En cualquier caso, sigue habiendo áreas importantes de mejora** que tienen incidencia diferencial entre puertos:
 - **Incremento de flexibilidad en los servicios con costes competitivos**. En este sentido, esperamos que las modificaciones previstas para el modelo de estiba puedan dar una mayor flexibilidad y mejorar los costes de transporte marítimo.
 - **Seguir potenciando la formación del personal que manipula los vehículos** en los distintos modos de transporte y en el interior de la terminal para minimizar los daños.
 - **Mayor disposición de información por parte del fabricante en relación con los daños a los vehículos en cada fase de la cadena de transporte**.
 - **Seguir avanzando en la conectividad de los puertos**. En este sentido, los puertos deben ser capaces de aprovechar las oportunidades que ofrece el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre y las ayudas con fondos de la Unión Europea.

Ranking de puertos peninsulares. Valoración 2015

		Valoración sobre 5	Nº vehículos sobre el que se valora
1º	SANTANDER	4,3 =	404.252 ↑
	VALENCIA	4,3 ↓	334.808 ↑
	TARRAGONA	4,3 ↓	44.895 ↑
2º	BARCELONA	4,2 ↑	560.230 ↑
3º	PASAJES	4,1 ↓	219.887 ↑
	SAGUNTO*	4,1 =	167.977 ↑
4º	VIGO*	3,7 ↓	406.287 ↑
	MÁLAGA*	3,7 ↓	44.533 ↑

Orden de los puertos en cada una de las categorías de mayor a menor volumen de vehículos transportados.
 (*) Puertos condicionados en su valoración por no disponer de acceso ferroviario a las terminales de vehículos.

Media ponderada 4,1 =

↑ ↓ =	respecto de 2014
-------	---------------------

≤ 1	muy insatisfactorio
> 1 y ≤ 2	insatisfactorio
> 2 y ≤ 3	mejorable
> 3 y ≤ 4	suficiente
> 4 y ≤ 5	satisfactorio

Escalas de puntuación del detalle de preguntas del cuestionario

Preguntas de valoración		Preguntas sobre tiempos		Preguntas sobre vehículos dañados	
≤ 1	Muy insatisfactorio	1	> 60 min	1	Escala de 1 a 5 en base a auditorías realizadas por la marca teniendo en cuenta el volumen y el % de daños detectado.
> 1 y ≤ 2	Insatisfactorio	2	45-60 min	2	
> 2 y ≤ 3	Aceptable	3	30-45 min	3	
> 3 y ≤ 4	Satisfactorio	4	15-30 min	4	
> 4 y ≤ 5	Muy satisfactorio	5	< 15 min	5	

Todas las valoraciones promedio se obtienen ponderando por volumen de vehículos. En cada ponderación sólo se consideran las respuestas contestadas.

NOTA: En esta edición no se valora el Puerto de Bilbao ni el de Gijón, al no haber sido incluido en las respuestas por parte de las empresas participantes en el estudio.

Valoración global Puertos 2015

	Nº vehículos	Autoridad Portuaria	Accesibilidad		Agilidad asignación zonas de depósito	Manipulación, cumplimiento instrucciones de la marca, daños sobre vehículos, etc.				Incidencias sobre vehículos por otras causas	Flexibilidad del servicio	Trámites aduaneros	PROMEDIO PUERTO
			por carretera	por ferrocarril		en carga y descarga camiones	en carga y descarga trenes	en carga y descarga barcos	en zonas de depósito				
SANTANDER	404.252	4,0	4,4	4,4	4,6	4,2	4,2	3,9	4,3	4,2	4,4	4,9	4,3=
VALENCIA	334.808	3,9	4,2	3,7	4,8	4,1	4,0	3,7	4,7	4,6	4,6	4,6	4,3↓
TARRAGONA	44.895	4,0	4,1	4,0	4,3	4,4	4,4	4,5	4,5	4,7	3,4	5,0	4,3↓
BARCELONA	560.230	4,2	3,7	3,8	4,2	4,4	4,2	4,4	4,4	4,4	3,9	4,6	4,2↑
PASAJES	219.887	3,9	4,1	4,0	3,9	4,0	4,0	4,3	4,0	4,5	4,6	4,0	4,1↓
SAGUNTO*	167.977	4,7	4,9		5,0	5,0		2,7	4,9	4,6	5,0	4,7	4,1=
VIGO*	406.287	3,7	4,7		4,8	4,5		3,5	3,7	4,3	4,2	4,0	3,7↓
MÁLAGA*	44.533	3,1	4,6		4,4	4,1		4,0	4,2	4,5	3,8	4,3	3,7↓
TOTAL	2.126.509	4,0	4,3↑	4,0↑	4,5↑	4,3=	4,1↓	4,0↓	4,3↑	4,4↓	4,2↑	4,5↑	4,1=

(*) Puertos penalizados por no tener acceso ferroviario

3. ANÁLISIS POR PUERTOS

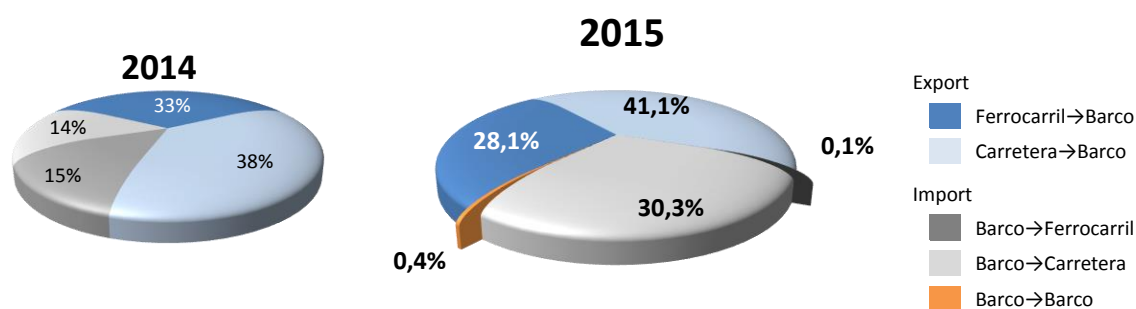
Puerto de BARCELONA

Valoración 2015 **4,2**

 Valoración 2014 **3,7**

El **Puerto de Barcelona** operó el 26% del volumen de tráfico de vehículos nuevos que se valora en este informe, situándose, un año más, como el puerto de mayor actividad en 2015. El puerto ha incrementado su tráfico total en un 14% alcanzando los 748.000 vehículos.

El 69% del tráfico de vehículos en el Puerto de Barcelona es de exportación, estimándose que un 59% del mismo ha accedido al puerto por carretera (41% del tráfico total) y un 41% por ferrocarril (28% del tráfico total).



Valoración de la Autoridad Portuaria:

	Valoración
Impulso de la mejora de su propio sistema de gestión	4,4
Impulso de la mejora de sus infraestructuras	4,1
Proactividad del Puerto ante problemas planteados por el cliente	4,2
PROMEDIO AUTORIDAD PORTUARIA	4,2

A. Nivel de accesibilidad al puerto

A.1 Acceso por carretera

		Valoración
Accesos externos: últimos 10 km hasta el Puerto	Estado de la carretera	3,8 ↑
	Retenciones de tráfico	2,8 ↑

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 5	OPERADOR 6	OPERADOR 7	PROMEDIO PUERTO
Tráfico interno	Distancia media hasta el punto de carga/descarga	3,0	3,0	4,8	3,0	3,0	2,0	3,0	3,8
	Tiempo medio desde entrada camión al puerto hasta punto carga/descarga	3,0	3,0	4,4	2,5	2,0	1,0	4,0	3,9 =
	Tiempo medio desde punto carga/descarga hasta salida camión del puerto	3,1	4,0	4,8	3,8	3,0	3,0	4,0	4,3 ↓

PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	3,1	3,3	4,7	3,1	2,7	2,0	3,7
----------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

PROMEDIO PUERTO	Accesos externos y tráfico interno	3,7 ↑
-----------------	------------------------------------	-------

A.2 Acceso ferroviario

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 5	OPERADOR 7	PROMEDIO PUERTO
Capacidad instalaciones ferroviarias	2,8	1,0	4,8	2,0	3,0	4,0	4,2 ↑
Gestión instalaciones ferroviarias	2,8	1,0	4,8	2,0	3,0	3,0	3,8 ↑
Tiempo medio desde entrada del tren al Puerto hasta punto carga/descarga	2,8	1,0	4,5	2,0	3,0	3,0	3,6 ↓

PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	2,8	1,0	4,7	2,0	3,0	3,3	3,8 ↑
----------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------

B. Agilidad en la gestión para asignación de zonas de depósito en las terminales

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 5	OPERADOR 6	OPERADOR 7	PROMEDIO PUERTO
Tiempo medio que espera un camión desde que solicita la carga/descarga hasta que se le asigna una zona de depósito*	3,6	3,0	4,4	4,5	3,0	3,0	5,0	4,5 ↑
Condiciones de la zona de depósito (limpieza, iluminación, marcado de plazas, etc.)	3,0	3,0	4,7	3,0	3,0	2,0	3,3	3,8 ↑

PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	3,3	3,0	4,5	3,7	3,0	2,5	4,1	4,2 ↑
----------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------

* suponiendo que la Marca ha avisado previamente de la llegada del camión.

C. Manipulación de los vehículos

C.1 En la carga/descarga de camiones

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 5	OPERADOR 6	OPERADOR 7	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	3,3	4,5	4,5	4,4	3,0	3,0	4,6	4,4
	Modo conducción	3,3	4,5	4,5	4,4	3,0	3,0	4,6	4,4
	Vestimenta	3,3	4,5	4,7	4,4	4,0	4,0	4,6	4,5
	Preparación y cuidado	3,3	4,5	4,5	4,4	3,0	3,0	4,6	4,4
Valoración daños sobre vehículos		3,1	4,5	3,6	4,5	3,0	3,0	4,5	4,0
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		3,2	4,5	4,3	4,4	3,2	3,2	4,6	4,4 ↑

C.2 En la carga/descarga de trenes

		OPERADOR 1	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 5	OPERADOR 7	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	3,0	3,8	4,5	3,0	4,4	4,1
	Modo conducción	3,0	4,5	4,5	3,0	4,4	4,4
	Vestimenta	3,0	4,5	4,5	3,0	4,4	4,4
	Preparación y cuidado	2,0	3,8	4,5	3,0	4,4	4,1
Valoración daños sobre vehículos en la carga/descarga		3,8	4,3	4,5	3,0	4,4	4,3
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		2,6	4,2	4,5	3,0	4,4	4,2 ↓

C.3 En la carga/descarga de barcos

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 7	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	3,3	4,5	4,1	4,4	4,4	4,2
	Modo conducción	3,3	4,5	4,1	4,4	4,4	4,2
	Vestimenta	3,3	4,5	4,8	4,4	4,4	4,6
	Preparación y cuidado	2,5	4,5	4,8	4,4	4,4	4,5
Valoración daños sobre vehículos en la carga/descarga		2,9	4,5	4,6	4,3	4,5	4,5
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		3,1	4,5	4,5	4,4	4,4	4,4 ↑

C.4 En las zonas de depósito

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 5	OPERADOR 6	OPERADOR 7	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	3,5	4,5	4,5	4,2	3,0	3,0	4,6	4,4 ↑
	Modo conducción	3,5	4,5	4,7	4,3	3,0	3,0	4,6	4,5 ↑
	Vestimenta	3,5	4,5	4,1	4,3	3,0	3,0	4,6	4,2 ↓
	Preparación y cuidado	3,5	4,5	4,8	4,2	3,0	3,0	4,6	4,5 ↑
Valoración daños sobre vehículos en la carga/descarga		2,9	4,5	4,4	4,3			4,6	4,5 ↑
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		3,4	4,5	4,3	4,3	3,0	3,0	4,3	4,4 ↑

D. Incidencias sobre los vehículos por otras causas

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 5	OPERADOR 6	OPERADOR 7	PROMEDIO PUERTO
Por contaminación industrial	4,4	4,5	4,9	4,7	3,0	3,0	4,6	4,6 ↓
Por suciedad (excrementos de aves, silos, polvo de obras, etc.)	4,1	4,5	4,4	4,2	3,0	3,0	4,6	4,4 ↑
Por fenómenos atmosféricos	3,8	4,5	4,7	4,7	3,0	2,0	4,6	4,5 ↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	4,1	4,5	4,6	4,5	3,0	2,7	4,6	4,5 ↑

E. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 5	OPERADOR 6	OPERADOR 7	PROMEDIO PUERTO
Disponibilidad inmediata o necesidad de preavisos con mucha antelación para operar...	...en horarios no habituales	2,7		4,5	4,5	3,0	1,0	5,0	4,5 ↑
	...en fechas no habituales	2,9	4,0	4,4	3,6	3,0	1,0	4,1	4,1 ↑
"Extra-coste" asociado a operaciones en horarios o fechas no habituales		2,7	3,0	2,8	2,7	3,0	3,0	3,3	3,0 ↑
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		2,7	3,5	3,9	3,6	3,0	1,7	4,1	3,9 ↑

F. Trámites aduaneros

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 7	PROMEDIO PUERTO
Agilidad en el despacho de mercancías por la aduana para exportación	3,5	4,5	4,7	4,0	4,6	4,6
Agilidad en el despacho de mercancías por la aduana para importación	3,5	4,5	4,8	4,0	4,6	4,6
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	3,5	4,5	4,7	4,0	4,3	4,6↑

Resumen - Valoración Puerto de Barcelona 2015

VALORACIÓN MEDIA DE TERMINALES/OPERADORES						
OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 5	OPERADOR 6	OPERADOR 7
3,2	3,7	4,5	3,9	3,0	2,5	4,2

		VALORACIÓN PROMEDIO PUERTO	4,2 ↑
Proactividad del Puerto y relación con el cliente		4,2	
Acceso por carretera		3,7 ↑	
Acceso ferroviario		3,8 ↑	
Asignación zonas depósito		4,2 ↑	
Manipulación vehículos	carga/descarga camiones	4,4 ↑	
	carga/descarga trenes	4,2 ↓	
	carga/descarga barcos	4,4 ↑	
	en zonas de depósito	4,4 ↑	
Otras incidencias sobre vehículos		4,5 ↑	
Flexibilidad de servicios		3,9 ↑	
Trámites aduaneros		4,6 ↑	

- El Puerto de Barcelona presenta una sensible mejoría en la valoración global permitiéndole situarse en segundo lugar en el ranking tras los puertos de Santander, Valencia y Tarragona.
- Uno de los principales aspectos que han permitido avanzar en la puntuación ha sido, sin duda, la implicación de la Autoridad Portuaria para mejorar el sistema de gestión, y en su participación activa en la búsqueda de soluciones para el cliente. Por otro lado, ha sido muy valorada la sensibilidad de las grandes terminales de vehículos hacia los problemas del cliente creando un canal de comunicación fluido que ha permitido mejorar en su conjunto la gestión del transporte y la manipulación de los vehículos, minimizando el volumen de incidencias sobre los mismos.
- El impulso que la Autoridad Portuaria está dando a las infraestructuras interiores y sus accesos son también uno de los aspectos que han impulsado la valoración al alza. En relación con los accesos internos se ha considerado muy positiva la mejora de las infraestructuras de carretera, en concreto la implementación de rotondas para el acceso a las terminales, lo que ha permitido una mayor fluidez del tráfico. Respecto a las infraestructuras ferroviarias es de destacar el aumento de longitud de las 3 vías de la Terminal Príncipe de España hasta los 600m, teniendo previsto para 2016 una segunda fase que incremente la longitud a 750m.
- Por otro lado, en las terminales no dedicadas se han producido mejoras significativas relacionadas con una nueva organización de los vehículos, permitiendo la separación por áreas, lo que ha incidido en la percepción de la calidad del cliente.
- La gestión aduanera también ha tenido una mejora generalizada para las terminales dedicadas.
- Como aspectos mejorables se sigue señalando la necesidad de menores extra-costes para la utilización de los servicios en horarios no habituales. Con carácter general, se considera que las terminales tienen servicios suficientemente flexibles aunque el extra-coste adicional puede ser un freno al mismo.
- Otro de los aspectos que se incluyen como mejorables es la necesidad de que las terminales informen de los daños de los vehículos con anterioridad a la carga en el barco. La falta de esta información no permite hacer un seguimiento real de las incidencias en la cadena de transporte y han creado situaciones puntuales de gran coste para el fabricante al haber sido embarcados vehículos sin que se hubieran subsanado daños importantes.
- Por otro lado, el Puerto de Barcelona se encuentra penalizado por el hecho de ser un puerto de gran tamaño y encontrarse integrado en la ciudad. Todo ello, redundando en los tiempos y fluidez de entrada y salida al puerto teniendo una valoración menos positiva.

Puerto de MÁLAGA

Valoración 2015
3,7

Valoración 2014

3,8

El **Puerto de Málaga** ha transportado en 2015 un 23% más que el año anterior, llegando a los 47.000 vehículos. Este puerto recibe vehículos de importación en su terminal gestionada por dos operadores, para su posterior distribución por carretera en la Península.

Valoración de la Autoridad Portuaria:

	Valoración
Impulso de la mejora de su propio sistema de gestión	3,0
Impulso de la mejora de sus infraestructuras	3,4
Proactividad del Puerto ante problemas planteados por el cliente	3,0
PROMEDIO AUTORIDAD PORTUARIA	3,1

A. Nivel de accesibilidad al puerto

A.1 Acceso por carretera

		Valoración
Accesos externos: últimos 10 km hasta el Puerto	Estado de la carretera	4,2 =
	Retenciones de tráfico	3,8 ↑

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Tráfico interno	Distancia media hasta el punto de carga/descarga	--	5,0	5,0 ↑
	Tiempo medio desde entrada camión al puerto hasta punto carga/descarga	5,0	5,0	5,0 ↑
	Tiempo medio desde punto carga/descarga hasta salida camión del puerto	5,0	5,0	5,0 ↑

PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	5,0	5,0
-----------------------------------	------------	------------

PROMEDIO PUERTO	Accesos externos y tráfico interno	4,6 ↑
------------------------	---	--------------

A.2 Acceso ferroviario

Los fabricantes no utilizan el ferrocarril para su acceso al puerto, a pesar de disponer de infraestructuras de entrada al puerto, debido a que la disponibilidad de horarios y frecuencias no cubre las necesidades del sector, así como la falta de una terminal específica para vehículos. Por tanto, la valoración para el Puerto de Málaga en lo que se refiere a accesibilidad ferroviaria hasta las terminales se equipara a aquellos puertos que no disponen de este tipo de accesos.

B. Agilidad en la gestión para asignación de zonas de depósito en las terminales

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Tiempo medio que espera un camión desde que solicita la carga/descarga hasta que se le asigna una zona de depósito*	4,3	5,0	4,7 ↑
Condiciones de la zona de depósito (limpieza, iluminación, marcado de plazas, etc.)	4,3	4,0	4,2
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	4,3	4,5	4,4 ↑

* suponiendo que la Marca ha avisado previamente de la llegada del camión.

C. Manipulación de los vehículos

C.1 En la carga y descarga de camiones

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,3	4,0	4,2
	Modo conducción	4,3	4,0	4,2
	Vestimenta	4,3	4,0	4,2
	Preparación y cuidado	4,3	4,0	4,2
Valoración daños sobre vehículos		4,0	4,0	4,0 ↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,3	4,0	4,1 ↓

C.2 En la carga y descarga de ternes

No se ha valorado al no hacer uso del transporte ferroviario.

C.3 En la carga y descarga de barcos

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,0	4,0	4,0
	Modo conducción	4,0	4,0	4,0
	Vestimenta	4,0	4,0	4,0
	Preparación y cuidado	4,0	4,0	4,0
Valoración daños sobre vehículos		4,0	4,0	4,0 ↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,0	4,0	4,0 ↓

C.4 En las zonas de depósito

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,3	4,0	4,2=
	Modo conducción	4,3	4,0	4,2=
	Vestimenta	4,3	4,0	4,2=
	Preparación y cuidado	4,3	4,0	4,2=
Valoración daños sobre vehículos		4,3	4,0	4,2 ↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,3	4,0	4,2 ↓

D. Incidencias sobre los vehículos por otras causas

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Por contaminación industrial	5,0	4,0	4,5 ↓
Por suciedad (excrementos de aves, silos, polvo de obras, etc.)	5,0	4,0	4,5 ↓
Por fenómenos atmosféricos	5,0	4,0	4,5 ↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	4,1	4,5	4,5 ↓

E. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Disponibilidad inmediata o necesidad de preavisos con mucha antelación para operar...	...en horarios no habituales	4,3	3,0	3,7↓
	...en fechas no habituales	5,0	3,0	3,6↑
"Extra-coste" asociado a operaciones en horarios o fechas no habituales		2,7	3,0	4,2↑
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,4	3,3	3,8↑

F. Trámites aduaneros

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Agilidad en el despacho de mercancías por la aduana para importación	5,0	4,0	4,3
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	5,0	4,0	4,3↑

Resumen - Valoración Puerto de Málaga 2015

VALORACIÓN MEDIA DE TERMINALES/OPERADORES	
OPERADOR 1	OPERADOR 2
4,6	4,1

		VALORACIÓN PROMEDIO PUERTO	3,7↓
Proactividad del Puerto y relación con el cliente		3,1	
Acceso por carretera		4,6↑	
Acceso ferroviario		0,0	
Asignación zonas depósito		4,4↑	
Manipulación vehículos	carga/descarga camiones	4,1↓	
	carga/descarga trenes	--	
	carga/descarga barcos	4,0↓	
	en zonas de depósito	4,2↓	
Otras incidencias sobre vehículos		4,5↓	
Flexibilidad de servicios		3,8↓	
Trámites aduaneros		4,3↑	

- El Puerto de Málaga ha reducido muy ligeramente su valoración, detectándose algunos aspectos de mejora y viéndose penalizada por la falta de acceso ferroviario a las terminales de vehículos.
- La mayor parte de los aspectos valorados son satisfactorios destacando los accesos por carretera al puerto y su circulación interior, así como la agilidad en la asignación en las zonas de depósito. No existen incidencias sobre los vehículos de carácter medioambiental, ni por fenómenos atmosféricos o por suciedad. Así mismo, está muy bien valorados los servicios ofrecidos para la realización de los trámites aduaneros.
- La valoración sobre la manipulación de los vehículos es buena, siendo mejorable en relación con la descarga de los vehículos de los barcos. En este sentido, hay que señalar que la valoración es inferior a la obtenida en el informe anterior.
- Sin embargo, la valoración de este puerto está fuertemente penalizada por la imposibilidad de utilización del modo ferroviario, dada su falta de adaptación en horarios y frecuencias a las necesidades de los fabricantes. Ello sitúa a Málaga en 6º lugar entre los 9 puertos valorados.

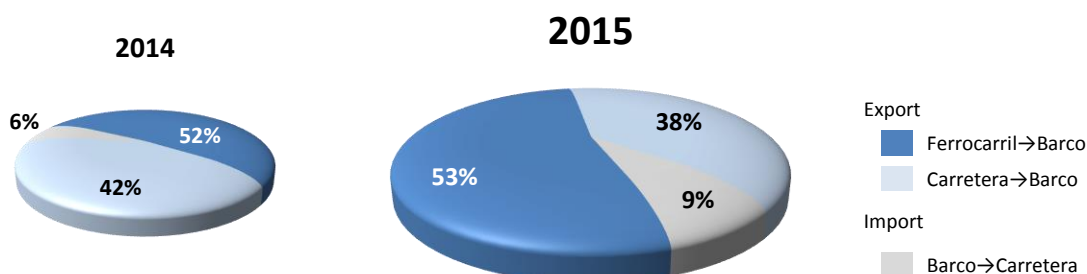
Puerto de PASAJES

Valoración 2015 **4,1**

Valoración 2014 **4,2**

El **Puerto de Pasajes** mueve un total de 245.000 vehículos, configurándose con 5º puerto español de mayor volumen de vehículos transportados. En 2015 se ha producido un incremento del 10,2% del total de vehículos transportados a través del puerto. Se utiliza tanto para exportación como para importación de automóviles. Una única compañía es la que gestiona y manipula todo el tráfico de vehículos en este puerto, principalmente hacia destinos europeos (Bélgica, Reino Unido).

Aproximadamente el 91% del tráfico de vehículos en el Puerto de Pasajes es de exportación, estimándose que un 58% del mismo ha accedido al puerto por ferrocarril (53% del tráfico total). En cuanto al tráfico de importación, el 100% sale del puerto por carretera y representa un 9% del tráfico total.



Valoración de la Autoridad Portuaria:

	Valoración
Impulso de la mejora de su propio sistema de gestión	3,9
Impulso de la mejora de sus infraestructuras	3,9
Proactividad del Puerto ante problemas planteados por el cliente	3,9
PROMEDIO AUTORIDAD PORTUARIA	3,9

A. Nivel de accesibilidad al puerto

A.1 Acceso por carretera

		Valoración
Accesos externos: últimos 10 km hasta el Puerto	Estado de la carretera	4,0 =
	Retenciones de tráfico	3,9 ↓

		PROMEDIO PUERTO
Tráfico interno	Distancia media hasta el punto de carga/descarga	4,0 ↑
	Tiempo medio desde entrada camión al puerto hasta punto carga/descarga	4,4 ↑
	Tiempo medio desde punto carga/descarga hasta salida camión del puerto	4,4 ↑
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,1 ↑
PROMEDIO PUERTO	Accesos externos y tráfico interno	4,1 ↑

A.2 Acceso ferroviario

	PROMEDIO PUERTO
Capacidad instalaciones ferroviarias	4,0 =
Gestión instalaciones ferroviarias	4,0 =
Tiempo medio desde entrada del tren al Puerto hasta punto carga/descarga	4,0 =
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	4,0 =

B. Agilidad en la gestión para asignación de zonas de depósito en las terminales

	PROMEDIO PUERTO
Tiempo medio que espera un camión desde que solicita la carga/descarga hasta que se le asigna una zona de depósito*	4,1 ↑
Condiciones de la zona de depósito (limpieza, iluminación, marcado de plazas, etc.)	3,7 ↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	3,9 ↓

C. Manipulación de los vehículos

C.1 En la carga/descarga de camiones

		PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,0
	Modo conducción	4,0
	Vestimenta	4,0
	Preparación y cuidado	4,0
Valoración daños sobre vehículos		3,9 ↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,0 ↓

C.2 En la carga/descarga de trenes

		PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,0
	Modo conducción	4,0
	Vestimenta	4,0
	Preparación y cuidado	4,0
Valoración daños sobre vehículos en la carga/descarga		4,0
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,0 ↓

C.3 En la carga/descarga de barcos

		PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,3
	Modo conducción	4,3
	Vestimenta	4,3
	Preparación y cuidado	4,3
Valoración daños sobre vehículos en la carga/descarga		4,0 ↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,3 ↓

C.4 En las zonas de depósito

		PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	3,7↑
	Modo conducción	4,0 =
	Vestimenta	4,3 =
	Preparación y cuidado	4,0 =
Valoración daños sobre vehículos en la carga/descarga		4,0 =
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,0 ↓

D. Incidencias sobre los vehículos por otras causas

	PROMEDIO PUERTO
Por contaminación industrial	4,3 ↓
Por suciedad (excrementos de aves, silos, polvo de obras, etc.)	4,6 ↓
Por fenómenos atmosféricos	4,6 ↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	4,5 ↓

E. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

		PROMEDIO PUERTO
Disponibilidad inmediata o necesidad de preavisos con mucha antelación para operar...	...en horarios no habituales	4,9 ↓
	...en fechas no habituales	4,9 ↑
"Extra-coste" asociado a operaciones en horarios o fechas no habituales		3,9 ↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,6 ↑

F. Trámites aduaneros

	PROMEDIO PUERTO
Agilidad en el despacho de mercancías por la aduana para exportación	4,0
Agilidad en el despacho de mercancías por la aduana para importación	4,0
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	4,0 =

-- -- --

Resumen - Valoración Puerto de Pasajes 2015

		VALORACIÓN PROMEDIO PUERTO	4,1 ↓
Proactividad del Puerto y relación con el cliente		3,9	
Acceso por carretera		4,1 ↑	
Acceso ferroviario		4,0 =	
Asignación zonas depósito		3,9 ↓	
Manipulación vehículos	carga/descarga camiones	4,0 ↓	
	carga/descarga trenes	4,0 ↓	
	carga/descarga barcos	4,3 ↓	
	en zonas de depósito	4,0 ↓	
Otras incidencias sobre vehículos		4,5 ↓	
Flexibilidad de servicios		4,6 ↑	
Trámites aduaneros		4,0 =	

- El Puerto de Pasajes mantiene un nivel de valoración satisfactorio en línea con los años anteriores ocupando junto con el puerto de Sagunto la tercera posición en el ranking.
- Este puerto destaca por su flexibilidad obteniendo una muy buena valoración dado que se adapta a las necesidades del fabricante en cuanto a horas y días de operación.
- También es destacable la escasa incidencia sobre los vehículos por fenómenos meteorológicos o de contaminación del puerto.
- Por otro lado, el hecho de ser un puerto pequeño y situado lejos de grandes centros de población, sitúa a este puerto con una buena valoración en relación con sus accesos por carretera. Mejora la valoración del año anterior, poniendo de manifiesto que no sufre retenciones de tráfico importantes en sus inmediaciones y tiene un acceso ágil.
- La valoración de los accesos ferroviarios es aceptable y en el mismo nivel del año anterior. Sin embargo, es de destacar que el incremento de volumen de exportación a través del Puerto de Pasajes hace necesaria el aumento de capacidad del transporte ferroviario. El objetivo estaría en mejorar las terminales y líneas de acceso ferroviario desde las plantas de vehículos hasta el puerto. En el año 2016, se están estudiando las necesidades de inversión y las necesidades organizativas para conseguir un aumento de longitud de trenes y un aumento de trenes en circulación.
- En relación con la manipulación de los vehículos se ha obtenido una buena valoración en relación con la carga y descarga de barcos. Sin embargo, es mejorable para el caso de la carga y descarga de camiones y de trenes. En este sentido, los fabricantes ponen de manifiesto que es necesaria una mejora de comunicación, en tiempo y forma, sobre los daños producidos en cada momento de la cadena de transporte que les permita tener el máximo control sobre el origen de las incidencias.
- En relación con las zonas de depósito de los vehículos la valoración es buena en cuanto a la manipulación aunque se señala que a lo largo del año en la campa se ha producido mezcla de vehículos con otros productos férricos. Este tipo de situaciones generan un mayor riesgo de incidencias.

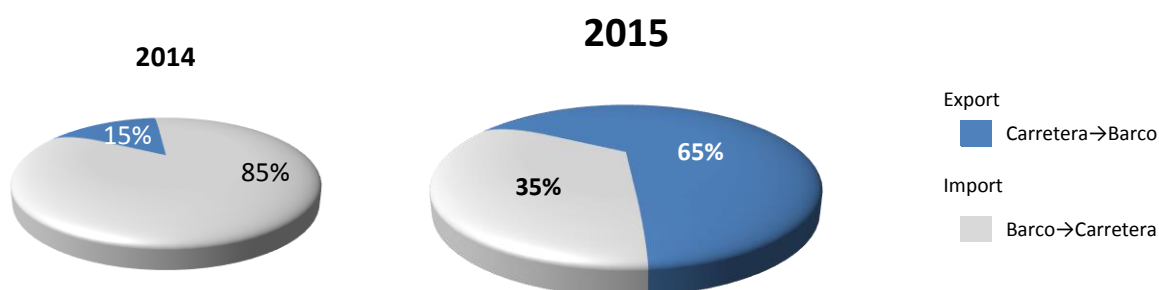
Puerto de SAGUNTO

Valoración 2015 **4,1**

Valoración 2014 **4,1**

El **Puerto de Sagunto** ha registrado un movimiento de cerca de 168.000 vehículos, según los datos facilitados por los participantes en el informe. Esto supone que en 2015 se ha más que triplicado la cifra de vehículos operados en este puerto.

Este puerto que ha sido fundamentalmente importador de vehículos ha incrementado su tráfico incorporando vehículos de exportación. En concreto, del total de vehículos el 65% están actualmente destinados a la exportación alcanzando las 109.500 unidades.



Valoración de la Autoridad Portuaria:

	Valoración
Impulso de la mejora de su propio sistema de gestión	4,0
Impulso de la mejora de sus infraestructuras	5,0
Proactividad del Puerto ante problemas planteados por el cliente	5,0
PROMEDIO AUTORIDAD PORTUARIA	4,7

A. Nivel de accesibilidad al puerto

A.1 Acceso por carretera

		Valoración
Accesos externos: últimos 10 km hasta el Puerto	Estado de la carretera	5,0 ↑
	Retenciones de tráfico	5,0 =

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Tráfico interno	Distancia media hasta el punto de carga/descarga	--	5,0	5,0
	Tiempo medio desde entrada camión al puerto hasta punto carga/descarga	5,0	5,0	5,0 =
	Tiempo medio desde punto carga/descarga hasta salida camión del puerto	4,0	5,0	4,3 ↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,5	5,0	
PROMEDIO PUERTO	Acceso externos y tráfico interno			4,9 ↑

A.2 Acceso ferroviario

El Puerto de Sagunto no dispone de acceso por ferrocarril hasta las terminales de vehículos.

B. Agilidad en la gestión para asignación de zonas de depósito en las terminales

	OPERADOR 1	PROMEDIO PUERTO
Tiempo medio que espera un camión desde que solicita la carga/descarga hasta que se le asigna una zona de depósito*	5,0	5,0=
Condiciones de la zona de depósito (limpieza, iluminación, marcado de plazas, etc.)	5,0	5,0=
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	5,0	5,0=

C. Manipulación de los vehículos

C.1 En la carga/descarga de camiones

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,5	3,0	4,1
	Modo conducción	5,0	3,0	4,5
	Vestimenta	5,0	4,0	4,7
	Preparación y cuidado	4,5	2,0	3,8
Valoración daños sobre vehículos		5,0	4,0	4,7
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,8	3,2	4,4 ↓

C.2 En la carga/descarga de trenes

El Puerto de Sagunto no dispone de acceso por ferrocarril hasta las terminales de vehículos.

C.3 En la carga/descarga de barcos

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,0	2,0	3,5
	Modo conducción	4,0	3,0	3,7
	Vestimenta	4,0	3,0	3,7
	Preparación y cuidado	4,0	4,0	4,0
Valoración daños sobre vehículos en la carga/descarga		4,0	4,0	4,0 ↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,0	3,2	3,8 ↓

C.4 En las zonas de depósito

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,0	4,0	4,0 ↑
	Modo conducción	4,5	5,0	4,6 ↓
	Vestimenta	4,5	5,0	4,6 ↓
	Preparación y cuidado	4,5	5,0	4,6 ↓
Valoración daños sobre vehículos en la carga/descarga		4,5	4,0	4,0 ↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,8	4,6	4,5 ↑

D. Incidencias sobre los vehículos por otras causas

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Por contaminación industrial	4,5	3,0	4,1 ↑
Por suciedad (excrementos de aves, silos, polvo de obras, etc.)	5,0	4,0	4,7 ↑
Por fenómenos atmosféricos	5,0	4,0	4,7 ↑
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	5,0	3,7	4,5 ↑

E. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Disponibilidad inmediata o necesidad de preavisos con mucha antelación para operar...	...en horarios no habituales	5,0	5,0	5,0=
	...en fechas no habituales	5,0	5,0	5,0=
"Extra-coste" asociado a operaciones en horarios o fechas no habituales		5,0	--	5,0
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		5,0	5,0	5,0=

F. Trámites aduaneros

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Agilidad en el despacho de mercancías por la aduana para exportación	5,0	4,0	4,7
Agilidad en el despacho de mercancías por la aduana para importación	5,0	4,0	4,7
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	5,0	4,0	4,7 ↑

-- -- --

Resumen - Valoración Puerto de Sagunto 2015

VALORACIÓN MEDIA DE TERMINALES/OPERADORES	
OPERADOR 1	OPERADOR 2
4,7	4,1

		VALORACIÓN PROMEDIO PUERTO	4,1 =
Proactividad del Puerto y relación con el cliente		4,7	
Acceso por carretera		4,9 ↑	
Acceso ferroviario		0,0	
Asignación zonas depósito		5,0 =	
Manipulación vehículos	carga/descarga camiones	4,4 ↓	
	carga/descarga trenes	--	
	carga/descarga barcos	3,8 ↓	
	en zonas de depósito	4,5 ↓	
Otras incidencias sobre vehículos		4,5 ↑	
Flexibilidad de servicios		5,0 =	
Trámites aduaneros		4,7 ↑	

- El Puerto de Sagunto tiene una buena valoración, manteniendo la tercera posición que comparte con el Puerto de Pasajes.
- La valoración es excelente en cuanto a la flexibilidad de los servicios prestados adaptándose a las necesidades de los fabricantes en cuanto a horarios y días de operativa sin que sea un problema el extra-coste para acceder a dichos servicios.
- Al ser un puerto de menor tamaño y apartado de grandes zonas urbanas cuenta con una gran agilidad en el acceso por carretera y en la asignación de los vehículos a las zonas de depósito.
- La proactividad del puerto está muy bien valorada, señalándose su involucración en la resolución de problemas puntuales dando respuesta rápida y efectiva.
- La manipulación de vehículos, aun siendo buena, es una los aspectos fundamentales con recorrido de mejora que tienen gran relevancia para los fabricantes. De hecho, con la colaboración de los fabricantes se han impulsado jornadas formativas para los conductores. La peor valoración corresponde a la manipulación para la carga y descarga de barcos teniendo que seguir avanzando en el cumplimiento de las instrucciones de la marca para la minimización de daños.
- Este puerto se encuentra afectado en su valoración por la ausencia de acceso ferroviario. En este sentido, cabe comentar que el Plan de Empresa del Puerto aprobado en 2015 contempla una inversión de 34 millones que tendrá desarrollo hasta el año 2019 para la instalación de las vías de acceso desde la vía general y el desarrollo de una terminal interior.

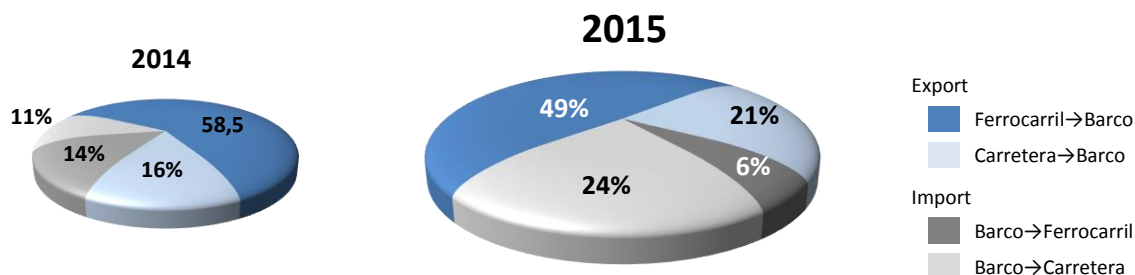
Puerto de SANTANDER

Valoración 2015 **4,3**

Valoración 2014 **4,3**

El **Puerto de Santander** sigue manteniendo el tercer puesto en importancia por número de vehículos con 459.000 vehículos y un incremento del 22%.

Aproximadamente el 70% del tráfico de vehículos en el Puerto de Santander es de exportación, estimándose que un 70% del mismo ha accedido al puerto por ferrocarril (49% del tráfico total) y un 30% por carretera (21% del tráfico total).



Valoración de la Autoridad Portuaria:

	Valoración
Impulso de la mejora de su propio sistema de gestión	4,0
Impulso de la mejora de sus infraestructuras	4,3
Proactividad del Puerto ante problemas planteados por el cliente	3,7
PROMEDIO AUTORIDAD PORTUARIA	4,0

A. Nivel de accesibilidad al puerto

A.1 Acceso por carretera

	Valoración
Accesos externos:	
últimos 10 km hasta el Puerto	4,2
Retenciones de tráfico	4,0

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 5	PROMEDIO PUERTO
Tráfico interno	Distancia media hasta el punto de carga/descarga	5,0	4,0	5,0	4,5	4,5	5,0
	Tiempo medio desde entrada camión al puerto hasta punto carga/descarga	4,0	4,2	4,0	5,0	5,0	4,2↓
	Tiempo medio desde punto carga/descarga hasta salida camión del puerto	5,0	4,7	5,0	4,0	5,0	4,8↓

PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	4,7	3,2	4,7	4,5	5,0
-----------------------------------	------------	------------	------------	------------	------------

PROMEDIO PUERTO	Acceso externos y tráfico interno	4,4↑
------------------------	--	-------------

A.2 Acceso ferroviario

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	PROMEDIO PUERTO
Capacidad instalaciones ferroviarias	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Gestión instalaciones ferroviarias	5,0	4,0	5,0	4,0	4,6 ↑
Tiempo medio desde entrada del tren al Puerto hasta punto carga/descarga	5,0	4,0	5,0	4,0	4,6 ↑
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	4,7	4,0	4,7	4,0	4,4 ↑

B. Agilidad en la gestión para asignación de zonas de depósito en las terminales

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 5	PROMEDIO PUERTO
Tiempo medio que espera un camión desde que solicita la carga/descarga hasta que se le asigna una zona de depósito*	5,0	4,4	5,0	4,0	4,0	4,7 ↑
Condiciones de la zona de depósito (limpieza, iluminación, marcado de plazas, etc.)	5,0	3,2	5,0	5,0	4,0	4,5 ↑
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	5,0	3,8	5,0	4,5	4,0	4,6 ↑

C. Manipulación de los vehículos

C.1 En la carga/descarga de camiones

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 5	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	5,0	3,4	5,0	3,7	4,0	4,4
	Modo conducción	5,0	3,7	5,0	3,7	4,0	4,4
	Vestimenta	5,0	3,7	5,0	3,7	4,0	4,4
	Preparación y cuidado	5,0	3,4	5,0	3,7	4,0	4,3
Valoración daños sobre vehículos		4,0	2,6	4,0	3,4	4,0	3,6 ↑
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,8	3,4	4,8	3,7	4,0	4,2 ↑

C.2 En la carga/descarga de trenes

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	5,0	2,6	5,0	4,0	4,2
	Modo conducción	5,0	2,6	5,0	4,0	4,2
	Vestimenta	5,0	3,3	5,0	3,7	4,3
	Preparación y cuidado	5,0	2,6	5,0	3,4	4,1
Valoración daños sobre vehículos en la carga/descarga		5,0	2,6	5,0	3,4	4,1↑
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		5,0	2,8	5,0	3,7	4,2↑

C.3 En la carga/descarga de barcos

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 5	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,0	3,7	4,0	4,0	5,0	3,9
	Modo conducción	4,0	3,7	4,0	4,0	5,0	3,9
	Vestimenta	4,0	3,7	4,0	4,0	5,0	3,9
	Preparación y cuidado	4,0	3,3	4,0	4,0	5,0	3,8
Valoración daños sobre vehículos en la carga/descarga		4,0	3,2	4,0	4,0	5,0	3,9↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,0	3,5	4,0	4,0	5,0	3,9↓

C.4 En las zonas de depósito

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 5	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0↓
	Modo conducción	5,0	4,0	5,0	4,0	5,0	4,6↑
	Vestimenta	4,0	4,5	4,0	4,0	5,0	4,2↓
	Preparación y cuidado	5,0	4,0	5,0	4,0	5,0	4,6↑
Valoración daños sobre vehículos en la carga/descarga		5,0	3,4	5,0	4,0	5,0	4,4↑
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,6	4,0	4,6	4,0	4,8	4,4↓

D. Incidencias sobre los vehículos por otras causas

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 5	PROMEDIO PUERTO
Por contaminación industrial		4,0	5,0	4,0	4,0	3,0	4,4
Por suciedad (excrementos de aves, silos, polvo de obras, etc.)		4,0	3,7	4,0	4,0	4,0	3,9↑
Por fenómenos atmosféricos		4,0	4,9	4,0	4,0	5,0	4,4↑
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,0	4,5	4,0	4,0	4,0	4,2↑

E. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 5	PROMEDIO PUERTO
Disponibilidad inmediata o necesidad de preaviso con mucha antelación para operar...	...en horarios no habituales	5,0	4,2	5,0	5,0	4,0	4,7 ↑
	...en fechas no habituales	5,0	4,2	5,0	4,0	--	4,6 ↑
"Extra-coste" asociado a operaciones en horarios o fechas no habituales		4,0	3,8	4,0	3,0	4,0	3,8 ↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,7	4,1	4,7	4,0	4,0	4,4 ↑

F. Trámites aduaneros

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 5	PROMEDIO PUERTO
Agilidad en el despacho de mercancías por la aduana para exportación	5,0	4,9	5,0	4,0	4,0	4,9
Agilidad en el despacho de mercancías por la aduana para importación	5,0	4,9	5,0	4,0	--	4,9
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	5,0	4,9	5,0	4,0	4,0	4,9=

-- -- --

Resumen - Valoración Puerto de Santander 2015

VALORACIÓN MEDIA DE TERMINALES/OPERADORES				
OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	OPERADOR 4	OPERADOR 5
4,6	3,8	4,6	4,0	4,4

		VALORACIÓN PROMEDIO PUERTO	4,3 =
Proactividad del Puerto y relación con el cliente		4,0	
Acceso por carretera		4,4 ↑	
Acceso ferroviario		4,4 ↑	
Asignación zonas depósito		4,6 ↑	
Manipulación vehículos	carga/descarga camiones	4,2 ↑	
	carga/descarga trenes	4,2 ↑	
	carga/descarga barcos	3,9 ↓	
	en zonas de depósito	4,4	
Otras incidencias sobre vehículos		4,2 ↑	
Flexibilidad de servicios		4,4	
Trámites aduaneros		4,9 =	

- El Puerto de Santander se incorpora en esta ocasión al conjunto de puertos que obtienen mejor puntuación, compartiendo la primera posición con el Puerto de Valencia y Tarragona.
- Esta buena valoración viene motivada por los buenos resultados en prácticamente todos los aspectos analizados.
- Destaca la excelente percepción en los trámites necesarios para exportación e importación en aduanas.
- Los accesos terrestres están muy bien valorados tanto de carretera como de ferrocarril. En particular destacan las inversiones realizadas para la mejora de la capacidad de la terminal ferroviaria, ya que se ha incorporado una vía más y se han adecuado las existentes para permitir la carga y descarga de trenes más largos. El puerto mantiene una apuesta clara para mejorar y favorecer el tráfico ferroviario adecuándose al fuerte aumento de demanda de los fabricantes en este sentido. Actualmente tiene previsto incorporar en su plan de Empresa de 2016 inversiones a cargo del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre para la modificación de la terminal de Muriedas, lo que permitirá impulsar el tráfico de trenes más largos.
- Otro de los aspectos valorados favorablemente es la flexibilidad de la operativa del puerto. En ese sentido, y para favorecer la utilización del puerto como entrada y salida se han realizado nuevas instalaciones de iluminación de la terminal ferro-portuaria de automóviles que facilita la operativa sin luz diurna.
- Se valoran favorablemente también los avances en la información disponible para los fabricantes en relación con los daños sufridos por los vehículos en las distintas fases del transporte y manipulación en el interior del puerto.
- Desde el punto de vista de la implicación del Puerto en la solución de los problemas los fabricantes destacan la actitud proactiva y colaboradora de la Autoridad Portuaria, dando soluciones y coordinando con la Comunidad Portuaria para mejorar la actividad logística del automóvil.
- Entre los aspectos señalados con posibilidad de mejora está la necesidad de seguir trabajando en la reducción de incidencias en la carga y descarga de barcos.

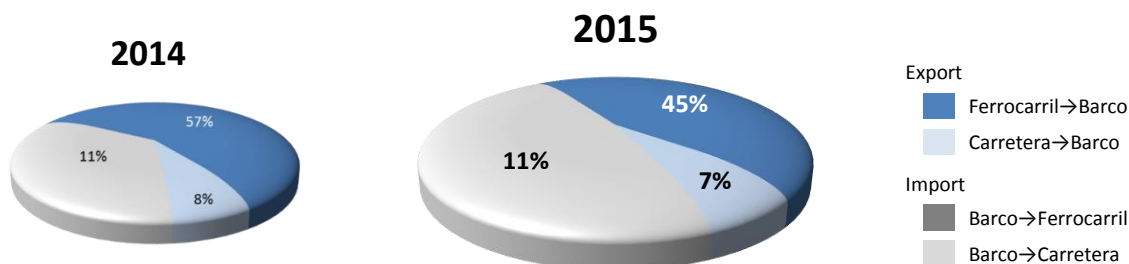
Puerto de TARRAGONA

Valoración 2015 **4,3**

Valoración 2014 **4,5**

El **Puerto de Tarragona** es el sexto en volumen de vehículos transportados con 106.000 vehículos transportados en 2015 y un incremento muy significativo del 80%.

Aproximadamente el 52% del tráfico de vehículos valorado en el Puerto de Tarragona es de exportación, estimándose que un 85% del mismo ha accedido al puerto por ferrocarril (44,7% del tráfico total) y un 15% por carretera (7,4% del tráfico total). En cuanto al tráfico de importación la totalidad del mismo sale del puerto por carretera.



Valoración de la Autoridad Portuaria:

	Valoración
Impulso de la mejora de su propio sistema de gestión	4,0
Impulso de la mejora de sus infraestructuras	4,0
Proactividad del Puerto ante problemas planteados por el cliente	4,0
PROMEDIO AUTORIDAD PORTUARIA	4,0

A. Nivel de accesibilidad al puerto

A.1 Acceso por carretera

		Valoración
Accesos externos: últimos 10 km hasta el Puerto	Estado de la carretera	4,5 ↑
	Retenciones de tráfico	4,0 =

		OPERADOR 1	PROMEDIO PUERTO
Tráfico interno	Distancia media hasta el punto de carga/descarga	--	--
	Tiempo medio desde entrada camión al puerto hasta punto carga/descarga	4,0	4,0 ↓
	Tiempo medio desde punto carga/descarga hasta salida camión del puerto	4,0	4,0 ↓

PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	4,0
-----------------------------------	------------

PROMEDIO PUERTO	Accesos externos y tráfico interno	4,1
------------------------	---	------------

A.2 Acceso ferroviario

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Capacidad instalaciones ferroviarias	4,0	4,0	4,0↓
Gestión instalaciones ferroviarias	4,0	4,0	4,0↓
Tiempo medio desde entrada del tren al Puerto hasta punto carga/descarga	4,0	4,0	4,0=
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	4,0	4,0	4,0↓

B. Agilidad en la gestión para asignación de zonas de depósito en las terminales

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Tiempo medio que espera un camión desde que solicita la carga/descarga hasta que se le asigna una zona de depósito*	4,0	--	4,0=
Condiciones de la zona de depósito (limpieza, iluminación, marcado de plazas, etc.)	4,0	5,0	4,5↑
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	4,0	5,0	4,3↑

C. Manipulación de los vehículos

C.1 En la carga/descarga de camiones

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,0	5,0	4,5
	Modo conducción	4,0	5,0	4,5
	Vestimenta	4,0	5,0	4,5
	Preparación y cuidado	4,0	5,0	4,5
Valoración daños sobre vehículos		4,0	4,0	4,0↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,0	4,8	4,4↓

C.2 En la carga/descarga de trenes

		OPERADOR 1	OPERADOR 3	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,0	5,0	4,5
	Modo conducción	4,0	5,0	4,5
	Vestimenta	4,0	5,0	4,5
	Preparación y cuidado	4,0	5,0	4,5
Valoración daños sobre vehículos en la carga/descarga		4,0	4,0	4,0
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,0	4,8	4,4 ↓

C.3 En la carga/descarga de barcos

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,0	5,0	4,5
	Modo conducción	4,0	5,0	4,5
	Vestimenta	4,0	5,0	4,5
	Preparación y cuidado	4,0	5,0	4,5
Valoración daños sobre vehículos en la carga/descarga		4,0	5,0	4,5 ↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,0	5,0	4,5 ↓

C.4 En las zonas de depósito

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,0	5,0	4,5 ↑
	Modo conducción	4,0	5,0	4,5 ↑
	Vestimenta	4,0	5,0	4,5 ↑
	Preparación y cuidado	4,0	5,0	4,5 ↑
Valoración daños sobre vehículos en la carga/descarga		4,0	5,0	4,5 ↑
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,0	5,0	4,5 ↑

D. Incidencias sobre los vehículos por otras causas

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Por contaminación industrial	5,0	5,0	5,0 ↑
Por suciedad (excrementos de aves, silos, polvo de obras, etc.)	5,0	4,0	4,5 ↓
Por fenómenos atmosféricos	5,0	4,0	4,5 ↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	5,0	4,3	4,7 ↓

E. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Disponibilidad inmediata o necesidad de preavisos con mucha antelación para operar...	...en horarios no habituales	4,0	4,0	4,0↓
	...en fechas no habituales	3,1	3,0	3,0↓
"Extra-coste" asociado a operaciones en horarios o fechas no habituales		5,0	3,0	3,1↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		3,6	3,3	3,4↓

F. Trámites aduaneros

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Agilidad en el despacho de mercancías por la aduana para exportación	5,0	5,0	5,0
Agilidad en el despacho de mercancías por la aduana para importación	5,0	5,0	5,0
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	5,0	5,0	5,0=

Resumen - Valoración Puerto de Tarragona 2015

VALORACIÓN MEDIA DE TERMINALES/OPERADORES	
OPERADOR 1	OPERADOR 2
4,2	4,6

		VALORACIÓN PROMEDIO PUERTO	4,3↓
Proactividad del Puerto y relación con el cliente		4,0	
Acceso por carretera		4,1=	
Acceso ferroviario		4,0↓	
Asignación zonas depósito		4,3↑	
Manipulación vehículos	carga/descarga camiones	4,4↓	
	carga/descarga trenes	4,4↓	
	carga/descarga barcos	4,5↓	
	en zonas de depósito	4,5↑	
Otras incidencias sobre vehículos		4,7↓	
Flexibilidad de servicios		3,4↓	
Trámites aduaneros		5,0=	

- El puerto de Tarragona obtiene una buena calificación situándose igual que el año pasado en el primer puesto del ranking, compartido con Santander y Valencia.
- Las calificaciones son excelentes en relación con la gestión aduanera, con la máxima valoración igual que el año anterior.
- Obtiene también una buena valoración en la ausencia de incidencias en los vehículos por suciedad, fenómenos atmosféricos y contaminación industrial.
- En general se obtiene una buena valoración en la manipulación de los vehículos aunque se ha producido un ligero descenso como consecuencia de un repunte de incidencias en todos los modos de transporte.
- Este puerto hace un uso intensivo del transporte ferroviario. El aumento de vehículos transportados al Puerto en este modo de transporte hace que la capacidad del puerto, aunque sigue estando bien valorada, se vea resentida.
- Los aspectos que son valorados con recorrido de mejora se centran básicamente en la necesidad de continuar avanzando en la flexibilidad del trabajo en las terminales.

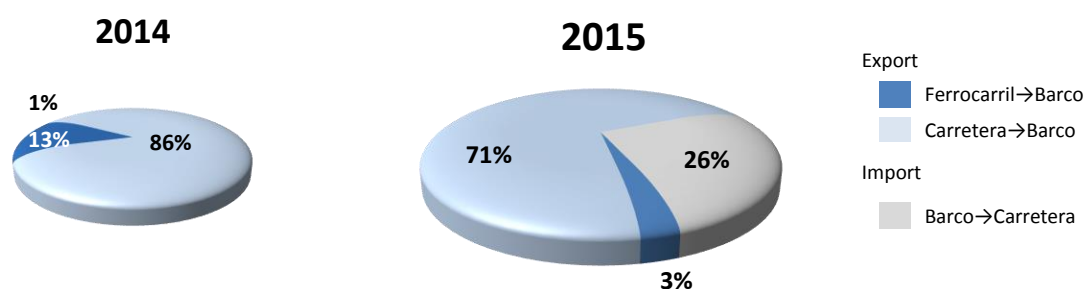
Puerto de VALENCIA

Valoración 2015 **4,3**

 Valoración 2014 **4,5**

El Puerto de Valencia se sitúa como el cuarto de mayor tránsito a nivel nacional, con más de 334.000 vehículos en 2015, un 32,7% más que el año pasado.

Este puerto se dedica fundamentalmente a la exportación de vehículos, registrando el 74% del total de vehículos. Desde 2014 se está produciendo un incremento del uso del ferrocarril para el tráfico de exportación. En concreto, en 2015 ha alcanzado el 5% de la exportación. La parte de importación, con un 26%, sale del puerto utilizando el transporte por carretera.



Valoración de la Autoridad Portuaria:

	Valoración
Impulso de la mejora de su propio sistema de gestión	3,6
Impulso de la mejora de sus infraestructuras	4,0
Proactividad del Puerto ante problemas planteados por el cliente	4,0
PROMEDIO AUTORIDAD PORTUARIA	3,9

A. Nivel de accesibilidad al puerto

A.1 Acceso por carretera

		Valoración
Accesos externos: últimos 10 km hasta el Puerto	Estado de la carretera	5,0 ↑
	Retenciones de tráfico	3,9 =

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	PROMEDIO PUERTO
Tráfico interno	Distancia media hasta el punto de carga/descarga	--	--	--	--
	Tiempo medio desde entrada camión al puerto hasta punto carga/descarga	4,7	3,1	4,0	4,4 ↓
	Tiempo medio desde punto carga/descarga hasta salida camión del puerto	3,9	3,0	4,0	3,7 ↑

PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	4,3	3,0	4,0
-----------------------------------	------------	------------	------------

PROMEDIO PUERTO	Accesos externos y tráfico interno	4,2 ↑
------------------------	---	--------------

A.2 Acceso ferroviario

	OPERADOR 1	PROMEDIO PUERTO
Capacidad instalaciones ferroviarias	4,0	4,0=
Gestión instalaciones ferroviarias	4,0	4,0=
Tiempo medio desde entrada del tren al Puerto hasta punto carga/descarga	3,0	3,0=
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	3,7	3,7=

B. Agilidad en la gestión para asignación de zonas de depósito en las terminales

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	PROMEDIO PUERTO
Tiempo medio que espera un camión desde que solicita la carga/descarga hasta que se le asigna una zona de depósito*	4,9	3,9	4,0	4,7↓
Condiciones de la zona de depósito (limpieza, iluminación, marcado de plazas, etc.)	4,9	4,9	5,0	4,9=
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	4,9	4,4	4,5	4,8↓

C. Manipulación de los vehículos

C.1 En la carga/descarga de camiones

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,0	4,0	4,0	4,0
	Modo conducción	4,0	4,0	4,0	4,0
	Vestimenta	4,9	4,0	5,0	4,7
	Preparación y cuidado	4,0	4,0	4,0	4,0
Valoración daños sobre vehículos		4,0	4,0	4,0	4,0↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,2	4,0	4,2	4,1↓

C.2 En la carga/descarga de trenes

		OPERADOR 1	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,0	4,0
	Modo conducción	4,0	4,0
	Vestimenta	4,0	4,0
	Preparación y cuidado	4,0	4,0
Valoración daños sobre vehículos en la carga/descarga		4,0	4,0↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,0	4,0↓

C.3 En la carga/descarga de barcos

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,0	2,1	4,0	3,6
	Modo conducción	4,0	2,1	4,0	3,6
	Vestimenta	4,0	3,1	4,0	3,8
	Preparación y cuidado	4,0	2,1	4,0	3,6
Valoración daños sobre vehículos en la carga/descarga		4,0	3,1	4,0	3,8↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,0	2,5	4,0	3,7↓

C.4 En las zonas de depósito

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,9	4,0	4,7↓
	Modo conducción	4,9	4,0	4,7↓
	Vestimenta	4,9	4,0	4,7↓
	Preparación y cuidado	4,9	3,9	4,7↓
Valoración daños sobre vehículos en la carga/descarga		4,9	4,0	4,7↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,9	4,0	4,7↓

D. Incidencias sobre los vehículos por otras causas

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Por contaminación industrial	5,0	3,1	4,6 ↓
Por suciedad (excrementos de aves, silos, polvo de obras, etc.)	5,0	3,1	4,6 ↓
Por fenómenos atmosféricos	5,0	3,1	4,6 ↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	5,0	3,1	4,6 ↓

E. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Disponibilidad inmediata o necesidad de preavisos con mucha antelación para operar...	...en horarios no habituales	4,9	4,0	4,7 ↓
	...en fechas no habituales	4,9	4,0	4,7 ↓
"Extra-coste" asociado a operaciones en horarios o fechas no habituales		4,7	4,0	4,6 ↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,8	4,0	4,6 ↓

F. Trámites aduaneros

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	PROMEDIO PUERTO
Agilidad en el despacho de mercancías por la aduana para exportación	4,7	3,0	4,7
Agilidad en el despacho de mercancías por la aduana para importación	4,7	4,0	4,6
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	4,7	3,9	4,6 ↑

Resumen - Valoración Puerto de Valencia 2015

VALORACIÓN MEDIA DE TERMINALES/OPERADORES		
OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3
4,4	3,2	3,3

		VALORACIÓN PROMEDIO PUERTO	4,3 ↓
Proactividad del Puerto y relación con el cliente		3,9	
Acceso por carretera		4,2 ↑	
Acceso ferroviario		3,7 =	
Asignación zonas depósito		4,8 ↓	
Manipulación vehículos	carga/descarga camiones	4,1 ↓	
	carga/descarga trenes	4,0 ↓	
	carga/descarga barcos	3,7 ↓	
	en zonas de depósito	4,7 ↓	
Otras incidencias sobre vehículos		4,6 ↓	
Flexibilidad de servicios		4,6 ↓	
Trámites aduaneros		4,6 ↑	

- El puerto de Valencia vuelve a repetir por segundo año consecutivo en el primer puesto del ranking, compartiendo este puesto con el Puerto de Santander y Tarragona.
- Es destacable la valoración en relación con la gestión de los vehículos en su llegada al puerto, con una muy buena puntuación en la agilidad para la asignación de las zonas de depósito en las terminales y la mejora en la agilidad de los accesos por carretera, así como el tráfico interno.
- En relación con el acceso al ferrocarril se pone de manifiesto el fuerte aumento de utilización de este modo de transporte para la llegada de vehículos de exportación. En 2015 se ha duplicado el número de trenes, con 52 trenes y un total de 12.000 vehículos, tendencia que continúa en 2016 ya que en junio de 2016 ya alcanza los 90 trenes y cerca de 20.000 unidades. Aunque se consideran adecuadas las instalaciones ferroviarias, la gestión de las terminales se señala como clara necesidad de mejora para la reducción de los tiempos de entrada del tren y su descarga en la terminal.
- La valoración es buena en relación con la ausencia de incidencia en los vehículos por contaminación industrial, suciedad por aves u otras causas o cualquier motivo relacionado con fenómenos atmosféricos. En cualquier caso, cabe destacar que existen diferencias para una de las terminales, habiendo alguna valoración pero como consecuencia de la suciedad por aves.
- Los trámites aduaneros siguen siendo uno de los aspectos mejor valorados teniendo en cuenta que desde hace años este puerto tiene instaurado el sistema de "levante sin papeles" que da una gran agilidad a la operativa.
- Como aspectos de mejora se señala la manipulación de los vehículos, especialmente para la carga y descarga de trenes y la estiba en barcos. Esta puntuación es diferencial según terminales produciéndose una reducción de la valoración general por la mala puntuación de una de ellas, mientras el resto mantiene un buen nivel en línea con el año anterior y manteniendo cursos de formación. Entre los aspectos de mejora se señala la velocidad de la conducción que no es acorde con las instrucciones de la marca en el caso de la terminal peor valorada.

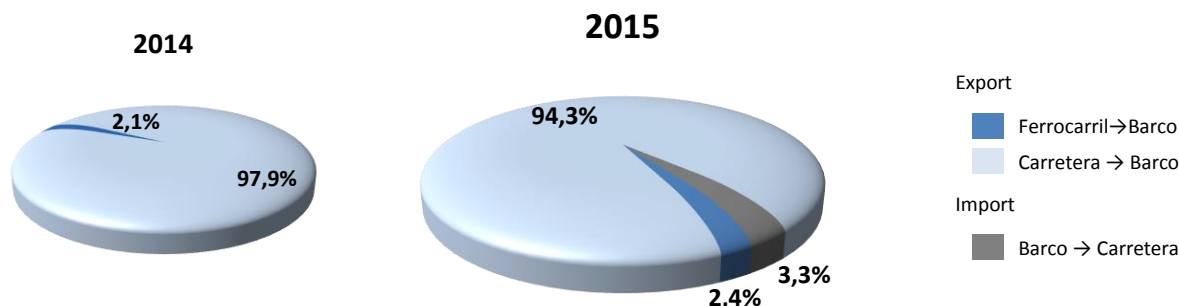
Puerto de VIGO

Valoración 2015 **3,7**

Valoración 2014 **3,9**

El **Puerto de Vigo** es el cuarto puerto por volumen en España con algo más de 400.000 unidades transportadas y un incremento del 6,7% en 2015.

El puerto de Vigo sigue siendo fundamentalmente de exportación, abarcando el 97% del tráfico total. Aunque no dispone de terminal ferroviaria, algunos vehículos llegan en tren hasta la terminal de Porriño, donde camiones lanzadera los trasladan a la terminal de vehículos de Bouzas, Puerto de Vigo.



Valoración de la Autoridad Portuaria:

	Valoración
Impulso de la mejora de su propio sistema de gestión	4,0
Impulso de la mejora de sus infraestructuras	3,5
Proactividad del Puerto ante problemas planteados por el cliente	3,5
PROMEDIO AUTORIDAD PORTUARIA	3,7

A. Nivel de accesibilidad al puerto

A.1 Acceso por carretera

	Valoración
Accesos externos:	
últimos 10 km hasta el Puerto	
Estado de la carretera	5,0=
Retenciones de tráfico	4,0=

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	PROMEDIO PUERTO
Tráfico interno	Distancia media hasta el punto de carga/descarga	4,0	5,0	5,0	4,5
	Tiempo medio desde entrada camión al puerto hasta punto carga/descarga	5,0	5,0	5,0	5,0=
	Tiempo medio desde punto carga/descarga hasta salida camión del puerto	5,0	5,0	5,0	5,0=
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,7	5,0	5,0	
PROMEDIO PUERTO		Accesos externos y tráfico interno			4,7↑

A.2 Acceso ferroviario

El Puerto de Vigo no dispone de acceso ferroviario a las terminales de vehículos, aunque en algunos casos se utilice para llegar hasta Porriño, para posteriormente transportar los vehículos en tráiler hasta Bouzas. Esta circunstancia limita la utilización de este modo de transporte para llegar al Puerto.

B. Agilidad en la gestión para asignación de zonas de depósito en las terminales

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	PROMEDIO PUERTO
Tiempo medio que espera un camión desde que solicita la carga/descarga hasta que se le asigna una zona de depósito*	5,0	5,0	5,0	5,0=
Condiciones de la zona de depósito (limpieza, iluminación, marcado de plazas, etc.)	5,0	4,0	4,0	4,5↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	5,0	4,5	4,5	4,8↓

C. Manipulación de los vehículos

C.1 En la carga/descarga de camiones

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	4,0	5,0	5,0	4,5
	Modo conducción	4,0	5,0	5,0	4,5
	Vestimenta	4,0	5,0	5,0	4,5
	Preparación y cuidado	4,0	5,0	5,0	4,5
Valoración daños sobre vehículos		4,0	5,0	5,0	4,5↑
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		4,0	5,0	5,0	4,5↓

C.2 En la carga/descarga de trenes

No dispone de accesos ferroviarios.

C.3 En la carga/descarga de barcos

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	3,0	3,0	3,0	3,0
	Modo conducción	3,0	4,0	4,0	3,5
	Vestimenta	4,0	4,0	4,0	4,0
	Preparación y cuidado	3,0	3,0	3,0	3,0
Valoración daños sobre vehículos		3,0	5,0	5,0	4,0↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		3,2	3,8	3,8	3,5↓

C.4 En las zonas de depósito

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	PROMEDIO PUERTO
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la Marca	Velocidad conducción	3,0	3,0	3,0	3,0=
	Modo conducción	3,0	3,0	3,0	3,0=
	Vestimenta	4,0	4,0	4,0	4,0=
	Preparación y cuidado	4,0	4,0	4,0	4,0=
Valoración daños sobre vehículos		4,0	5,0	5,0	4,5↑
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		3,6	3,8	3,8	3,7↓

D. Incidencias sobre los vehículos por otras causas

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	PROMEDIO PUERTO
Por contaminación industrial	5,0	5,0	5,0	5,0=
Por suciedad (excrementos de aves, silos, polvo de obras, etc.)	4,0	4,0	4,0	4,0=
Por fenómenos atmosféricos	4,0	4,0	4,0	4,0↓
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	4,3	4,3	4,3	4,3↓

E. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

		OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	PROMEDIO PUERTO
Disponibilidad inmediata o necesidad de preavisos con mucha antelación para operar...	...en horarios no habituales	4,0	5,0	5,0	4,5↓
	...en fechas no habituales	--	5,0	5,0	5,0=
"Extra-coste" asociado a operaciones en horarios o fechas no habituales		3,0	3,0	3,0	3,0=
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR		3,5	4,3	4,3	4,2↓

F. Trámites aduaneros

	OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3	PROMEDIO PUERTO
Agilidad en el despacho de mercancías por la aduana para exportación	4,0	4,0	4,0	4,0
Agilidad en el despacho de mercancías por la aduana para importación	4,0	4,0	4,0	4,0
PROMEDIO TERMINAL/OPERADOR	4,0	4,0	4,0	4,0=

Resumen - Valoración Puerto de Vigo 2015

VALORACIÓN MEDIA DE TERMINALES/OPERADORES		
OPERADOR 1	OPERADOR 2	OPERADOR 3
4,0	4,3	4,3

		VALORACIÓN PROMEDIO PUERTO	3,7 ↓
Proactividad del Puerto y relación con el cliente		3,7	
Acceso por carretera		4,7 ↑	
Acceso ferroviario		0,0	
Asignación y estado de las zonas depósito		4,8 ↓	
Manipulación vehículos	carga/descarga camiones	4,5 ↓	
	carga/descarga trenes	--	
	carga/descarga barcos	3,5 ↓	
	en zonas de depósito	3,7 ↓	
Otras incidencias sobre vehículos		4,3 ↓	
Flexibilidad de servicios		4,2 ↓	
Trámites aduaneros		4,0 =	

- El puerto de Vigo obtiene una valoración por debajo de 4 como consecuencia de la penalización por no tener acceso ferroviario.
- Es de destacar que las terminales de mayores volúmenes de manipulación de vehículos están muy bien valoradas con una puntuación media de 4,3 sobre 5.
- En general destacan los excelentes accesos por carretera modo por el que acceden la totalidad de sus vehículos, así como la agilidad en el interior del puerto y la asignación a las zonas de depósito. En cualquier caso, se apunta la necesidad de impulsar un mayor mantenimiento de las zonas de depósito.
- Obtiene una buena valoración en relación con la ausencia de incidencias en el puerto ajenas a la manipulación, como es la contaminación industrial, incidencias atmosféricas o suciedad por aves.
- Este puerto sigue destacando por su flexibilidad en la operativa adaptándose a las necesidades de la marca.
- La manipulación de los vehículos en la carga y descarga de camiones está muy bien valorada obteniendo una puntuación excelente.
- Como aspectos a mejorar se señala el seguimiento de las instrucciones de la marca en relación con la carga y descarga de barcos y en la manipulación en las zonas de depósito, siendo los aspectos más importantes los relacionados con la conducción en cuanto a modo y velocidad, así como la preparación de los vehículos.
- Por último, los fabricantes ponen de manifiesto que para poder utilizar en mayor medida la autopista del Mar de Vigo/Nantes, se hace necesario la construcción de una terminal ferroviaria propia que mejore la logística de vehículos hasta Bouzas.