



VALORACIÓN DE LA LOGÍSTICA MARÍTIMO- PORTUARIA



Informe 2009
2ª edición

INDICE

- 1. Introducción**
- 2. Situación General de los puertos analizados**
- 3. Conclusiones**
- 4. Análisis por puertos:**
 - Puerto de Barcelona**
 - Puerto de Vigo**
 - Puerto de Valencia**
 - Puerto de Pasajes**
 - Puerto de Santander**
 - Puerto de Tarragona**
 - Puerto de Sagunto**
 - Puerto de Málaga**

1. Introducción

En el año 2008 el transporte marítimo continuó siendo un pilar importante para el transporte de vehículos en la exportación e importación. Es un hecho que este modo de transporte se ha ido incrementando en los últimos años, aumentando su cuota respecto a otros modos.

Como consecuencia de la crisis económica y la reducción drástica de la demanda de los mercados europeos y del propio mercado nacional, el volumen de vehículos transportados por vía marítima se ha visto reducido, con especial incidencia en el segundo semestre. Sin embargo, esto no quita la importancia que para el automóvil tiene el transporte marítimo y, como consecuencia de ello, la importancia de los servicios ofrecidos por la Comunidad Portuaria en el paso de los vehículos por los puertos.

Es por ello, que un año más hemos realizado un cuestionario para conocer la percepción de los fabricantes sobre los servicios ofrecidos en el transporte portuario, en los que se ha analizado el nivel de accesibilidad del puerto, la agilidad de la 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, composición del personal de estiba y los costes. Todos ellos, aspectos relevantes para configurar un buen servicio y una buena relación calidad/precio.

2. Situación general de los puertos analizados

La valoración global permite obtener un ranking cuya ordenación tiene pocas variaciones respecto al presentado en el informe del año 2008.

Se destaca el puerto de Santander con la 1ª posición, el Puerto de Sagunto, se valora por primera vez ocupando el segundo puesto, seguido muy de cerca por el Puerto de Tarragona. Estos tres puertos tienen en su conjunto una valoración satisfactoria, aunque en el detalle del estudio se destacan aspectos mejorables.

En general, las valoraciones obtenidas por todos los puertos son mejores que las obtenidas en el año anterior. Debe señalarse que la sensibilidad mostrada en el último año por parte de las Autoridades Portuarias y el conjunto de su Comunidad Portuaria hacia los problemas del sector del automóvil ha sido muy significativa, repercutiendo sobre la percepción de los fabricantes en relación con el servicio recibido y permitiendo avanzar en determinados aspectos. También existe una diferencia significativa en la metodología utilizada entre uno y otro informe. En esta ocasión se ha considerado más apropiado realizar la valoración entre los niveles de 0-5 y no incluir expresamente valoraciones en relación a los costes soportados, por ser difíciles de baremar. En ningún caso creemos que los costes sean una variable menor ya que claramente inciden en la competitividad, y como tal, se incluyen en las conclusiones, que recogen los comentarios y preocupaciones manifestadas por los fabricantes.

Dada la importancia del transporte ferroviario para los fabricantes, la no disponibilidad de acceso ferroviario está penalizando la valoración global en algunos puertos. En particular este es el caso de los Puertos de Valencia, Sagunto, Vigo, Málaga y la terminal de Acciona en Barcelona. Todos estos puertos han obtenido una calificación de cero en este aspecto, por no disponer de ferrocarril, o por no ser posible su utilización porque la operativa lo hace imposible.

En este mismo sentido, debe señalarse que el Puerto de Bilbao no ha sido objeto de análisis en esta ocasión, al no ser utilizado por los fabricantes. Las dificultades de acceso por ferrocarril es la causa de que se haya dejado de utilizar este puerto.

Se ha diferenciado para cada puerto una valoración según la terminal y, como consecuencia, según el operador que la gestiona, lo que permite diferenciar la calidad de servicio que ofrece cada una de ellos. Debe señalarse que la puntuación obtenida por cada uno de ellos, no está exclusivamente relacionada con aspectos de su responsabilidad, ya que puede darse el caso, de que la falta de infraestructuras, o los problemas de contaminación ambiental, estén penalizándola. Sin embargo, no debemos dejar de tenerlo en cuenta si lo que se quiere es dar una valoración global del servicio que percibe el fabricante en la terminal.

Por otro lado, señalar que las valoraciones generales del puerto han sido obtenidas a partir de la valoración de cada terminal, ponderándose según el volumen de vehículos que se mueve en cada uno de ellos.

Ranking de puertos peninsulares. Valoración General

Puesto del ranking	Puerto	Valoración (*)	Volumen (unidades)
▶ 1º	Santander	4,4	▶ 86.780
▶ 2º	Sagunto	4,3	▶ 21.885
▶ 3º	Tarragona	4,2	▶ 78.723
▶ 4º	Pasajes	3,8	▶ 242.401
▶ 5º	Valencia	3,6	▶ 289.058
▶ 6º	Barcelona	3,5	▶ 385.580
	Málaga	3,5	▶ 7.558
	Vigo	3,5	▶ 374.944

(*) Valoración sobre 5

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

3. Conclusiones

En el año 2008 se han producido 2.541.644 millones de vehículos, de los cuales 1.943.049 son turismos. El volumen de exportación sigue manteniéndose en niveles elevados, con un 85,8% sobre la producción. Los volúmenes transportados por vía marítima han sufrido una reducción significativa como consecuencia de la caída de los principales mercados europeos.

En cualquier caso, el transporte marítimo sigue siendo un transporte fundamental para la exportación de vehículos y éste puede ser un buen momento de reflexión para conseguir una mayor eficiencia en este modo de transporte, ya que en el futuro debería convertirse en una pieza todavía más importante, dado el alejamiento paulatino de los mercados.

Por ello seguimos insistiendo en los puntos principales que debe cumplir el transporte marítimo, y que son los siguientes:

- Máximo ajuste de los costes para poder competir con otros fabricantes que ponen en el mercado productos similares. Este ajuste de costes debe impulsar la utilización de este medio de transporte.
- Máxima flexibilidad de servicio que permita absorber los picos o valles de producción que se producen como consecuencia del lanzamiento de nuevos modelos o por la adecuación permanente de la producción a la demanda.
- Minimización de los tiempos de espera del cliente, ya que la fuerte competencia hace de este elemento un factor de decisión.
- Total fiabilidad del servicio, ya que cualquier retraso en la cadena de suministro repercute en el resto de proveedores de servicios.
- Ausencia de daños.

En relación con los resultados obtenidos del estudio debe señalarse, en primer lugar, que la Autoridad Portuaria no es la única responsable de la puntuación obtenida, sino que hay muchos aspectos que dependen del resto de integrantes de la Comunidad Portuaria y de las Administraciones Locales, Autonómicas y Nacionales, tal y como se desprende del análisis realizado. Es por ello, que debe exigirse un compromiso global de todos los implicados para hacer más eficiente el transporte marítimo de vehículos.

En base a los resultados obtenidos y los comentarios realizados por los fabricantes en las consultas realizadas pueden resumirse los siguientes aspectos:

- Siguen existiendo puntos de mejora en la manipulación de los vehículos. En los últimos años se ha conseguido avanzar en la calidad del servicio con el control realizado a través del Sistema de Calidad Puertos del Estado- ANFAC. Sin embargo, el que no se permita, de forma generalizada, la contratación de personal propio por parte de la terminal para el movimiento de vehículos dentro del puerto, dificulta la consecución de mejores objetivos y sobretodo de un ahorro de costes importante.
- En general no es posible conseguir flexibilidad de horarios con precios razonables. El acceso a este tipo de servicios, con precios competitivos, resulta fundamental ya que el puerto debe considerarse como una extensión de la fábrica, que se acomode a sus ritmos de producción. Aunque en la coyuntura actual, este no sea uno de los puntos críticos, si es el momento para tomar las medidas oportunas para que su funcionamiento sea el más adecuado en el futuro.
- Sigue existiendo falta de infraestructuras en algunos puertos. Debe trabajarse para que el acceso ferroviario a los puertos sea una realidad y para que este, llegue hasta las terminales de vehículos. La forma lógica para que lleguen al puerto los grandes volúmenes de vehículos, es a través del transporte ferroviario. Esto permitiría reducir las congestiones de camiones en el acceso al puerto. Por otro lado y para que se agilicen los accesos, deben estudiarse también los problemas específicos de algunos puertos en cuanto a la falta de infraestructuras viarias que favorecen las congestiones.

Es necesario que la Autoridad Portuaria tenga el apoyo de las Administraciones Estatales y Autonómicas, para que doten a los puertos con las infraestructuras necesarias y les permita desarrollar y ampliar su negocio.

- Los costes portuarios siguen siendo uno de los puntos más críticos. En el último año se ha producido un incremento medio de entre el 3 y el 4% en los costes portuarios para el transporte de vehículos, que aunque parezca moderado se están calculando sobre fortísimos incrementos de los años anteriores. La nueva Ley de Puertos debería subsanar estos problemas para conseguir unos puertos más competitivos.

Tráfico vehículos por terminales

Puerto	Terminal	Volumen (unidades)
Barcelona	Setram	113.910
	Autoterminal	248.772
	TCB	850
	Acciona	22.048
Vigo	Termicar	374.944
Valencia	VTE- Muelle Costas	127.674
	VTE- Dique Este	152.784
	Marítima Transmediterranea	8.600
Pasajes	UECC	242.401
Santander	UECC	4.633
	Marítima Dávila	2.800
	Bergé Marítima	53.347
	Sintax	26.000
Tarragona	Suardíaz	78.723
Sagunto	Campa de Bergé	12.285
	Marvalsa	9.600
Málaga	Sintax	7.558

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

		BARCELONA					SANTANDER					VALENCIA				PASAJES	TARRAGONA	SAGUNTO			VIGO	MALAGA
		Setram	Autoterminal	Acciona	TCB	Media Terminales ponderada	UECC Iberica	Bergé Marítima	Marítima Dávila	Sintax	Media Terminales ponderada	Muelle Costas-VTE	Dique Este-VTE	Marítima Transme	Media Terminales ponderada	UECC	Suardiaz	Campa de Bergé	Marvalsa	Media Terminales ponderada	Termicar	Sintax
A: Nivel de accesibilidad al puerto	Carretera	1,5	2,5	2,5	2,0	2,2	4,0	4,0	4,0	5,0	4,3	3,7	3,7	4,0	3,7	4,0	4,0	5,0	4,3	4,7	4,0	4,0
	Ferrocarril	5,0	3,3	0,0		3,6	4,0	5,0		5,0	4,9	0,0	0,0	0,0	0,0	3,3	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	<i>Total (medias)</i>	3,3	2,9	1,3	2,0	2,9	4,0	4,5	4,0	5,0	4,6	1,9	1,9	2,0	1,9	3,7	4,5	2,5	2,2	2,3	2,0	2,0
B: Agilidad en la gestión para la asignación de zonas		3,0	2,8	1,8	2,0	2,8	4,0	4,0	4,0	5,0	4,3	4,3	4,3	4,0	4,3	4,0	4,5	5,0	5,0	5,0	4,0	4,0
C: Manipulación de vehículos	Carretera	3,5	3,8	3,5	3,0	3,7	4,0	4,0	4,0	5,0	4,3	4,3	4,3	4,0	4,3	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
	Ferrocarril	4,0	3,3			3,5	4,0	4,0		5,0	4,3					4,0	4,0					
	Marítimo	3,7				3,7	3,8				3,8	4,0			4,0	4,0	4,0	4,0		4,0	2,0	4,0
	<i>Total (medias)</i>	3,7	3,6	3,6	3,4	3,6	3,9	3,9	3,9	4,6	4,1	4,2	4,2	4,0	4,1	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	3,0
D: Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		3,5	3,5	3,0	3,0	3,5	4,0	4,0	4,0	5,0	4,3	4,3	4,3	3,0	4,3	4,0	3,5	5,0	5,0	5,0	3,0	4,0
E: Incidencias contaminación ambiental y fenómenos atmosféricos		4,2	4,8	4,8	5,0	4,6	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	3,3	5,0	4,1	3,3	4,6	5,0	5,0	5,0	5,0	
F: Trámites aduaneros (Agilidad/Flexibilidad)		3,5					4,0					3,0				4,0	4,0	4,5			4,0	
Medias según la valoración de apartados		3,5	3,5	3,0	3,1	3,5	4,2	4,2	4,1	4,8	4,4	3,8	3,5	3,5	3,6	3,8	4,2	4,3	4,3	4,3	3,5	3,5

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

4. Análisis por puertos:

Puerto de Barcelona

A. Nivel de accesibilidad al puerto

A.1 Carretera

El Puerto de Barcelona es, en el conjunto de puertos analizados, el que presenta mayores dificultades por su difícil accesibilidad, que se acrecienta por la falta de aparcamientos en sus alrededores. En este sentido, es responsabilidad del Estado y la Comunidad Autónoma la creación de nuevos accesos y de áreas logísticas.

El estado de las carreteras de acceso al puerto de Barcelona y, en especial, la existencia de retenciones habituales en las rotondas de los alrededores ha motivado una valoración relativamente baja. Los fabricantes señalan que en cualquier caso, la creación de alguna rotonda y la eliminación de semáforos han resultado beneficiosas aunque no suficiente, por la saturación habitual de la Ronda del Litoral en horas punta.

	Valoración (*)
Estado de las carreteras en los últimos 10 kilómetros hasta la llegada al Puerto	3,0
Retenciones en la carretera en los últimos 10 kilómetros hasta la llegada al Puerto	1,9

(*) Valoración sobre 5. Puntuación media obtenida de las contestaciones de los fabricantes.

En cuanto a la fluidez del tráfico dentro del puerto de Barcelona, se considera insatisfactorio el acceso a cualquiera de las cuatro terminales de vehículos. En particular se señala que los camiones tardan entre 30 y 45 minutos en llegar a su punto de carga y descarga. En el caso de la terminal de Acciona, puede ser incluso superior. Sin embargo, existe una mayor fluidez para la salida de los camiones del puerto, reduciéndose a 30 o incluso 15 minutos.

Por otro lado, se han considerado también las interferencias circulatorias que un camión debe salvar para acceder a cada una de las terminales. El acceso a la Terminal TCB de Barcelona aparece valorado como más ágil que el resto, mientras que el acceso a la terminal de SETRAM presenta mayores dificultades según la experiencia de los fabricantes.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales			
	Autoterminal	SETRAM	Acciona	TCB
Tiempo medio que tarda el camión desde la entrada del puerto hasta el punto de carga o descarga. (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	3,3	3,5	2,0	3,0
Indique el tiempo medio de espera que tarda el camión en salir del puerto desde el punto de carga o descarga (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	4,0	4,5	4,3	4,0
Número de interferencias circulatorias: (1) Muchas (2) Algunas (3) Pocas Del siguiente tipo:				
- Pasos a nivel	2,5	1,5	2,5	3
- Rotondas	2,5	1,5	2,3	3
- Cruces	2	1,5	2,3	2
Opinión general sobre la fluidez del tráfico dentro del puerto. (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	2,5	1,5	2,5	2

A.2 Ferrocarril

Autoterminal y Setram tienen instalaciones ferroviarias. A pesar de compartir la misma infraestructura interna en el puerto, su valoración diverge sensiblemente por el uso de diferente infraestructura de acceso, según la procedencia del tren, que para unos casos tiene un acceso ágil y para otros se encuentran con un número elevado de interferencias, provocando tiempos de acceso largos y restricciones en el número de trenes diarios.

La Terminal TCB no ha sido valorada ya que no se utiliza como consecuencia de que los volúmenes que salen a través de esta, no son rentables por ferrocarril. Acciona por su parte no dispone de instalaciones ferroviarias en la terminal.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales	
	Autoterminal	SETRAM
Tiempo medio necesario para llegar al punto de carga/descarga. (1) Más de 1 hora (2) Entre ½ hora y 1 hora (3) < de ½ hora	2,4	3,0
Capacidad de las instalaciones ferroviarias (1) No hay (2) Insuficientes (3) Suficientes	2,5	3,0
Valoración general (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	3,3	5,0

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

En ninguna de las terminales se considera satisfactorio el tiempo de espera y la agilidad en la asignación de zonas de depósito. La valoración general pone de manifiesto que la terminal de Acciona sería la que peor estaría respondiendo, con unas esperas para el camión desde que realiza la solicitud hasta que se le asigna la zona, de más de una hora. Esto ha sido el resultado de la reducción de horario de la terminal, contribuyendo a aumentar el tiempo de tránsito. Por otro lado, los fabricantes apuntan a recientes mejoras en la gestión de Setram, como consecuencia de la optimización de sus procesos. El resto de las terminales necesitan algo menos de tiempo, entre 30 y 45 minutos, considerándose, en cualquier caso excesivo.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales			
	Autoterminal	SETRAM	Acciona	TCB
Tiempo de espera del camión desde que se realiza la solicitud y hasta que se le asigna la zona de depósito (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	2,6	3,0	1,3	3
Valoración general (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	2,8	3,0	1,8	2

C. Manipulación de los vehículos

C.1 Transporte por carretera

En general, todas las terminales utilizan personal del transportista para la carga y descarga de los camiones. Sólo Autoterminal utiliza personal de la terminal para realizar este trabajo para uno de los fabricantes.

En el caso de Autoterminal la valoración apunta a un nivel suficiente aunque no alcance el nivel de satisfactorio. El resto de terminales tienen una valoración inferior en lo que se refiere a la manipulación de los vehículos en su interacción con la carretera.

El volumen de vehículos dañados se encuentra entre un 0,5 y un 1% del total de vehículos manipulados. La excepción se encuentra fundamentalmente en la Terminal TCB, con niveles inferiores al 0,5%.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales			
	Autoterminal	SETRAM	Acciona	TCB
Indique quién realiza la carga / descarga del camión en la terminal :				
----- Personal de estiba				
----- Transportista	X	X	X	X
----- Personal de la terminal	X			
Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga de camiones (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5% No hay	2,8	2,5	2	3
Valoración general sobre manipulación en su interacción con el transporte por carretera: (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	3,8	3,5	3,5	3

C.2 Transporte ferroviario

El trabajo de carga y descarga del tren en las terminales se realiza mayoritariamente por personal de estiba. Existe una excepción para algunos tráficos en los que participa el personal de la terminal.

La calidad en la manipulación de los vehículos está en un nivel admisible. El porcentaje de daños es inferior al 1% en todos los casos.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales	
	Autoterminal	SETRAM
Indique quién realiza la carga / descarga del tren:		
Personal de estiba	X	X
Transportista		
Personal de la terminal	X	
Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga del tren (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5% No hay	2,3	2,0
Valoración general sobre manipulación en la interferencia con el transporte por ferrocarril: (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	3,3	4,0

C.3 Transporte marítimo

En este caso, toda la carga y descarga del barco la realiza el personal de estiba del puerto. El nivel de daños está en niveles relativamente bajos por lo que la puntuación se acerca al nivel de suficiente.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Valoración general
Indique quién realiza la carga descarga del barco en la terminal :	
Personal de estiba	X
Transportista / Operador	
Personal de la terminal	
Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga del barco (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5% No hay	2,3
Cantidad de vehículos dañados (pérdida total) (1) > 5 unidades al año (2) Entre 1 y 5 unidades al año (3) Ninguna	2,3

Valoración general sobre manipulación en la interferencia con el transporte marítimo: (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	3,7
---	-----

D. Seguimiento por parte del personal manipulador de las instrucciones del fabricante

Las terminales con mejor puntuación en el cumplimiento de las normas por parte del personal manipulador son SETRAM y Autoterminal. Con la excepción de Acciona, es especialmente relevante el cumplimiento en cuanto a conducción y manipulación.

Destaca, sin embargo el menor seguimiento de las recomendaciones del fabricante en cuanto a vestimenta, siendo este el que causa mayor descontento entre los fabricantes ya que se considera elevado el porcentaje del personal que no hace el seguimiento de las normas establecidas.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales			
	Autoterminal	SETRAM	Acciona	TCB
Los requisitos establecidos por el fabricante en la <u>conducción</u> se cumplen en (1) Menos del 25% del volumen transportado (2) Entre un 25% y un 50 (3) Entre un 50% y un 75% (4) Entre un 75% y un 90% (5) En más de un 90%	3,2	3,5	2	5
Los requisitos establecidos por el fabricante en la <u>manipulación</u> se cumplen en (1) Menos del 25% del volumen transportado (2) Entre un 25% y un 50 (3) Entre un 50% y un 75% (4) Entre un 75% y un 90% (5) En más de un 90%	3,5	4,0	2	4
Situación por faltas en el cumplimiento de las recomendaciones del fabricante en relación con la <u>vestimenta</u> : (1) Mala > 5% (2) Regular Entre 1% y 5% (3) Buena < 1% (% sobre el personal total del equipo)	2,5	1,5	2	2
Opinión general sobre el cumplimiento de las normas del fabricante en la manipulación de los vehículos. (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	3,5	3,5	3	3

E. Incidencia en los vehículos por otras causas

En el puerto de Barcelona, a la vista del resultado de la encuesta, podría decirse que no son habituales las incidencias motivadas por la contaminación industrial o por fenómenos atmosféricos.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales			
	Autoterminal	SETRAM	Acciona	TCB
Porcentaje de vehículos dañados por contaminación industrial/suciedad (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%. No hay	2,7	2,0	2,8	3
Porcentaje de vehículos dañados por fenómenos atmosféricos (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%. No hay	3	3	3	3

F. Trámites aduaneros

Los fabricantes consideran suficiente la agilidad a la hora de realizar los trámites aduaneros en el puerto de Barcelona.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Valoración General
Grado de satisfacción con respecto a la agilidad en el despacho de la mercancía por la Aduana: (1) Muy Insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	3,5

G. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

En el puerto de Barcelona es posible hacer operaciones en horarios no habituales, como los fines de semana, las fiestas o las horas nocturnas. Sin embargo, se señala que el coste hace inviable poder encargar dichas operaciones ya que es excesivo y no es rentable. Por otro lado, también resulta poco útil para el fabricante que este servicio haya que solicitarlo con un preaviso de 48 horas.

Conclusiones del Puerto de Barcelona

		BARCELONA
		Media Terminales ponderada
A: Nivel de accesibilidad al puerto	Carretera	2,2
	Ferrocarril	3,6
	Total (medias)	2,9
B: Agilidad en la gestión para la asignación de zonas		2,8
C: Manipulación de vehículos	Carretera	3,7
	Ferrocarril	3,5
	Marítimo	3,7
	Total (medias)	3,6
D: Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		3,5
E: Incidencias en los vehículos por otras causas- contaminación industrial y fenómenos atmosféricos		4,6
F: Trámites aduaneros(Agilidad/Flexibilidad)		3,5
Valoración global según medias ponderadas de apartados		3,5

La valoración global para el Puerto de Barcelona es baja en comparación a otros puertos analizados. En cualquier caso, debe señalarse que su valoración general ha mejorado respecto a la del año anterior. Las causas de obtener una puntuación baja son, fundamentalmente, las dificultades para acceder al puerto, tanto por carretera como por ferrocarril, así como la lentitud para llegar a las terminales. También se pone de manifiesto la falta de agilidad en la asignación de las zonas de depósito, reduciendo la valoración global del puerto.

En particular, sería de gran interés para los fabricantes y para el puerto, que las vías ferroviarias dispusieran de ancho europeo que le permitiera la entrada directa a Francia.

Puerto de Vigo

A. Nivel de accesibilidad al puerto

La falta de acceso ferroviario penaliza el resto de las valoraciones, que han sido en general adecuadas.

A.1 Carretera

El acceso por carretera en el Puerto de Vigo resulta aceptable ya que no se destacan grandes problemas de congestiones y la infraestructura viaria es buena.

En general, se considera también ágil la movilidad de los camiones en el interior del puerto hasta el acceso a las terminales ya que no tienen prácticamente dificultades en la infraestructura, con pocas rotondas y cruces en su recorrido.

	Valoración (*)
Estado de las carreteras en los últimos 10 kilómetros hasta la llegada al Puerto	4
Retenciones en la carretera en los últimos 10 kilómetros hasta la llegada al Puerto	4

(*) Valoración sobre 5. Puntuación media obtenida de las contestaciones de los fabricantes.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	Termicar
Tiempo medio que tarda el camión desde la entrada del puerto hasta el punto de carga o descarga. (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	4
Indique el tiempo medio de espera que tarda el camión en salir del puerto desde el punto de carga o descarga (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	4
Número de interferencias circulatorias: (1) Muchas (2) Algunas (3) Pocas Del siguiente tipo:	
- Pasos a nivel	-
- Rotondas	2
- Cruces	3
Opinión general sobre la fluidez del tráfico dentro del puerto. (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

A.2 Ferrocarril

El Puerto de Vigo no dispone de acceso ferroviario a la terminal de vehículos.

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

El tiempo de espera medio para la asignación de las zonas de depósito oscila entre 15 minutos y media hora, considerándose adecuado en general.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	Termicar
Tiempo de espera del camión desde que se realiza la solicitud y hasta que se le asigna la zona de depósito (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	4
Valoración general (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

C. Manipulación de los vehículos

C.1 Transporte por carretera

La carga y descarga del camión en el Puerto de Vigo la realizan los transportistas considerándose suficiente la calidad del servicio, con un porcentaje de incidencias entre un 0,5 y un 1%.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	Termicar
Indique quién realiza la carga / descarga del camión en la terminal :	
----- Personal de estiba -----	
----- Transportista -----	X
----- Personal de la terminal -----	
Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga de camiones (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%No hay	2

Valoración general sobre manipulación en la interferencia con el transporte por carretera: (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4
--	---

C.2 Transporte ferroviario

No tiene transporte ferroviario

C.3 Transporte marítimo

La carga y descarga del barco se realiza por el personal de estiba y se señala que el servicio se considera insatisfactorio como consecuencia del elevado volumen de incidencias producidas por la manipulación, destacándose el Puerto de Vigo por la deficiente puntuación de este aspecto sobre el resto de los puertos.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Valoración general
Indique quién realiza la carga descarga del barco en la terminal :	
----- Personal de estiba	X
----- Transportista / Operador	
----- Personal de la terminal	
Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga del barco (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%No hay	2
Cantidad de vehículos dañados (pérdida total) (1) > 5 unidades al año (2) Entre 1 y 5 unidades al año (3) Ninguna	1
Valoración general sobre manipulación en la interferencia con el transporte marítimo: (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	2

D. Seguimiento por parte del personal manipulador de las instrucciones del fabricante

Las contestaciones apuntan a la falta de seguimiento generalizado de los requisitos establecidos por los fabricantes para la conducción, la manipulación y la utilización de la vestimenta adecuada. El servicio es, en este aspecto, mejorable.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	Termicar
Los requisitos establecidos por el fabricante en la <u>conducción</u> se cumplen en (1) Menos del 25% del volumen transportado (2) Entre un 25% y un 50 (3) Entre un 50% y un 75% (4) Entre un 75% y un 90% (5) En más de un 90%	2
Los requisitos establecidos por el fabricante en la <u>manipulación</u> se cumplen en (1) Menos del 25% del volumen transportado (2) Entre un 25% y un 50 (3) Entre un 50% y un 75% (4) Entre un 75% y un 90% (5) En más de un 90%	3
Situación por faltas en el cumplimiento de las recomendaciones del fabricante en relación con la vestimenta: (1) Mala > 5% (2) Regular Entre 1% y 5% (3) Buena < 1% (% sobre el personal total del equipo)	2
Opinión general sobre el cumplimiento de las normas del fabricante en la manipulación de los vehículos. (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	3

E. Incidencia en los vehículos por otras causas

No se detecta ninguna incidencia sobre los vehículos relacionada con la contaminación industrial o la suciedad en el puerto, o por motivos atmosféricos.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	Termicar
Porcentaje de vehículos dañados por contaminación industrial/suciedad (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%. No hay	3
Porcentaje de vehículos dañados por fenómenos atmosféricos (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%. No hay	3

F. Trámites aduaneros

El grado de satisfacción respecto a la agilidad de la aduana en el despacho de la mercancía es alto.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Valoración General
Grado de satisfacción con respecto a la agilidad en el despacho de la mercancía por la Aduana (1) Muy Insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

G. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

Se señala que existe la posibilidad de disponer de servicio en el Puerto para horarios no habituales como los de fin de semana, nocturnos o festivos.

Conclusiones del Puerto de Vigo

		VIGO
		Media Terminal
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		4,0
C: Manipulación de vehículos	Carretera	4,0
	Ferrocarril	--
	Marítimo	2,0
	Total (medias)	3,0
D: Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		3,0
E: Incidencias en los vehículos por otras causas- contaminación industrial y fenómenos atmosféricos		5,0
F: Trámites aduaneros(Agilidad/Flexibilidad)		4,0
Valoración global según medias de apartados		3,5

La valoración general es baja por dos aspectos: la falta de acceso ferroviario y la percepción de los usuarios por deficiencias en la manipulación de los vehículos, para su carga y descarga en el barco por el personal de estiba. Existen claros puntos de mejora en relación con el seguimiento de las instrucciones del fabricante por parte del personal manipulador.

Como punto positivo debe destacarse las facilidades del puerto para dar servicio en horas y días no habituales (horarios nocturnos y festivos), adaptándose así a las necesidades de los fabricantes.

Puerto de Valencia

A) Nivel de accesibilidad al puerto

En el puerto de Valencia se destaca como negativo la falta de accesos ferroviarios a las terminales de automóviles lo que penaliza la valoración general del puerto.

A.1 Carretera

La accesibilidad por carretera al puerto de Valencia se considera buena, en cualquier caso, se destacan las retenciones en los alrededores del puerto.

	Valoración (*)
Estado de las carreteras en los últimos 10 kilómetros hasta la llegada al Puerto	3,7
Retenciones en la carretera en los últimos 10 kilómetros hasta la llegada al Puerto	3

(*) Valoración sobre 5. Puntuación media obtenida de las contestaciones de los fabricantes.

En lo que se refiere al movimiento de camiones dentro del puerto para su acceso a las distintas terminales, se han obtenido unos valores relativamente buenos, con una media de 15 minutos como tiempo necesario para que el camión llegue a su punto de carga/descarga. Por otro lado, se señalan las mejoras realizadas en el último año con la construcción de un túnel para el acceso al Dique del Este que agiliza la circulación dentro del Puerto.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales		
	VALTE – MUELLE COSTAS	VALTE – DIQUE ESTE	MARÍTIMA - TRANSMEDITERRANEA
Tiempo medio que tarda el camión desde la entrada del puerto hasta el punto de carga o descarga. (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	4,3	4,3	4
Indique el tiempo medio de espera que tarda el camión en salir del puerto desde el punto de carga o descarga (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	4,3	4,3	4
Número de interferencias circulatorias: (1) Muchas (2) Algunas (3) Pocas Del siguiente tipo:			
- Pasos a nivel	2,7	2,7	3
- Rotondas	2	2	2
- Cruces	2,7	2,7	3

Opinión general sobre la fluidez del tráfico dentro del puerto. (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	3,7	3,7	4
---	-----	-----	---

A.2 Ferrocarril

No tiene accesos ferroviarios a sus terminales. Están realizando estudios para su desarrollo.

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

La gestión en la asignación de zonas de depósito supone un tiempo de espera de entre 15 y 30 minutos, considerándose aceptable en todas las terminales.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales		
	VALTE – MUELLE COSTAS	VALTE – DIQUE ESTE	MARÍTIMA - TRANSMEDITERRANEA
Tiempo de espera del camión desde que se realiza la solicitud y hasta que se le asigna la zona de depósito (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	4,3	4,3	4
Valoración general (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4,3	4,3	4

C. Manipulación de los vehículos

C.1 Transporte por carretera

Las tareas de carga y descarga en todas las terminales del puerto de Valencia las realizan los propios transportistas. El porcentaje de daños en su manipulación es inferior al 0,5% por lo que se considera un servicio aceptable.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales		
	VALTE – MUELLE COSTAS	VALTE – DIQUE ESTE	MARÍTIMA - TRANSMEDITERRANEA
Indique quién realiza la carga / descarga del camión en la terminal :			
Personal de estiba			
Transportista	X	X	X
Personal de la terminal			
Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga de camiones (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%. No hay	3	3	ns/nc
Valoración general sobre manipulación en la interferencia con el transporte por carretera: (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4,3	4,3	4

C.2 Transporte ferroviario

No utilizan transporte ferroviario al no haber accesos a las terminales.

C.3 Transporte marítimo

La carga y descarga en los barcos se realiza exclusivamente por personal de estiba del puerto. Los resultados obtenidos indican que el porcentaje de daños es inferior a 0,5% del volumen transportado y que hay entre 1 y 5 unidades perdidas al año con motivo de este servicio. La valoración general es, por lo tanto, aceptable.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Valoración general
Indique quién realiza la carga descarga del barco en la terminal :	
Personal de estiba	X
Transportista / Operador	
Personal de la terminal	
Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga del barco (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5% No hay	3

Cantidad de vehículos dañados (pérdida total) (1) > 5 unidades al año (2) Entre 1 y 5 unidades al año (3) Ninguna	2,7
Valoración general sobre manipulación en la interferencia con el transporte marítimo: (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

D. Seguimiento por parte del personal manipulador de las instrucciones del fabricante

Los fabricantes consideran que el personal manipulador está cumpliendo con las instrucciones establecidas en lo relativo a la conducción, la manipulación y la vestimenta del personal. Se destaca el caso del Muelle Costas y el Dique Este por su buena puntuación. Algo inferior es la valoración correspondiente a la terminal de Marítima – Transmediterránea. Como consecuencia de ello, se obtiene una valoración general satisfactoria para las dos primeras terminales, mientras que para ésta última se señala como mejorable.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales		
	VALTE – MUELLE COSTAS	VALTE – DIQUE ESTE	MARÍTIMA - TRANSMEDITERRANEA
Los requisitos establecidos por el fabricante en la <u>conducción</u> se cumplen en (1) Menos del 25% del volumen transportado (2) Entre un 25% y un 50 (3) Entre un 50% y un 75% (4) Entre un 75% y un 90% (5) En más de un 90%	5	5	4
Los requisitos establecidos por el fabricante en la <u>manipulación</u> se cumplen en (1) Menos del 25% del volumen transportado (2) Entre un 25% y un 50 (3) Entre un 50% y un 75% (4) Entre un 75% y un 90% (5) En más de un 90%	5	5	4
Situación por faltas en el cumplimiento de las recomendaciones del fabricante en relación con la vestimenta: (1) Mala > 5% (2) Regular Entre 1% y 5% (3) Buena < 1% (% sobre el personal total del equipo)	3	3	2

Opinión general sobre el cumplimiento de las normas del fabricante en la manipulación de los vehículos. (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4,3	4,3	3
---	-----	-----	---

E. Incidencia en los vehículos por otras causas

En el Muelle Costas no se recogen incidencias en los vehículos por contaminación industrial o por fenómenos atmosféricos. Sin embargo, la localización de la terminal Valte- Dique Este, cerca de una zona destinada a graneles en polvo, provoca daños en los vehículos por la volatilidad de los mismos. La prioridad del Puerto en este aspecto es evidente, al tener previsto la construcción de un gran almacén con sus respectivos medios mecánicos apropiados para estas actividades, que evitarían estas incidencias. Aunque de momento el problema persiste.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales		
	VALTE – MUELLE COSTAS	VALTE – DIQUE ESTE	MARÍTIMA - TRANSMEDITERRANEA
Porcentaje de vehículos dañados por contaminación industrial/suciedad (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%. No hay	3	1	ns/nc
Porcentaje de vehículos dañados por fenómenos atmosféricos (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%. No hay	3	3	3

F. Trámites aduaneros

La gestión en los trámites aduaneros es mejorable en el Puerto de Valencia en el que se señalan puntos de escasa flexibilidad. En particular, destacan los problemas con aduanas para el caso de los vehículos con averías mecánicas, los cuales deben ser expedidos fuera del puerto para su recuperación, lo que es caro y problemático.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Valoración General
Grado de satisfacción con respecto a la agilidad en el despacho de la mercancía por la Aduana (1) Muy Insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	3

G. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

En general, existe total flexibilidad para la realización de operaciones en horarios no habituales, tales como fines de semana, de noche y en festivos.

Conclusiones del Puerto de Valencia

		VALENCIA
		Media Terminales ponderada
A: Nivel de accesibilidad al puerto	Carretera	3,7
	Ferrocarril	0,0
	Total (medias)	1,9
B: Agilidad en la gestión para la asignación de zonas		4,3
C: Manipulación de vehículos	Carretera	4,3
	Ferrocarril	--
	Marítimo	4,0
	Total (medias)	4,1
D: Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		4,3
E: Incidencias en los vehículos por otras causas- contaminación industrial y fenómenos atmosféricos		4,1
F: Trámites aduaneros(Agilidad/Flexibilidad)		3,0
Valoración global según medias ponderadas de apartados		3,6

La valoración para el Puerto de Valencia sigue incorporando puntos de mejora, aunque en el último año se ha avanzado en aspectos importantes como la mejora en la fluidez de los flujos de camiones, en el interior del puerto. Sin embargo, la falta de acceso ferroviario a las terminales sigue penalizando muy negativamente la valoración general. También, se señala algunos problemas con los trámites aduaneros, para el caso de vehículos que necesiten alguna reparación, lo que reduce la valoración de este apartado.

Señalar también los problemas de contaminación industrial en una de las terminales que, aún siendo un problema recurrente todavía no ha sido subsanado.

Puerto de Pasajes

A. Nivel de accesibilidad al puerto

A.1 Carretera

El estado de las carreteras en los alrededores del puerto obtiene una puntuación favorable, destacando también la ausencia de problemas de congestión para el acceso al puerto de Pasajes.

	Valoración (*)
Estado de las carreteras en los últimos 10 kilómetros hasta la llegada al Puerto	4
Retenciones en la carretera en los últimos 10 kilómetros hasta la llegada al Puerto	4

(*) Valoración sobre 5. Puntuación media obtenida de las contestaciones de los fabricantes.

La valoración es igualmente favorable en el tráfico e infraestructuras del interior del puerto, lo que facilita el tránsito de los camiones hasta la terminal, con la consiguiente agilidad en las operaciones de carga y descarga. Concretamente el camión tarda menos de 30 minutos desde los controles de acceso al puerto hasta la terminal y viceversa.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	UECC
Tiempo medio que tarda el camión desde la entrada del puerto hasta el punto de carga o descarga. (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	4,5
Indique el tiempo medio de espera que tarda el camión en salir del puerto desde el punto de carga o descarga (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	4,5
Número de interferencias circulatorias: (1) Muchas (2) Algunas (3) Pocas Del siguiente tipo:	
- Pasos a nivel	3
- Rotondas	3
- Cruces	3

Opinión general sobre la fluidez del tráfico dentro del puerto. (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4
---	---

A.2 Ferrocarril

El servicio prestado en el puerto de Pasajes referente al acceso ferroviario hasta la terminal, tiene posibilidades de mejora, tanto por sus instalaciones disponibles actualmente, como en el tiempo necesario del recorrido del tren hasta la terminal.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	UECC
Tiempo medio necesario para llegar al punto de carga/descarga. (1) Más de 1 hora (2) Entre ½ hora y 1 hora (3) < de ½ hora	2,5
Capacidad de las instalaciones ferroviarias (1) No hay (2) Insuficientes (3) Suficientes	2
Valoración general (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	3,3

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

La terminal de UECC en el Puerto de Pasajes responde de forma conveniente a las necesidades de los fabricantes en relación con la agilidad para la adjudicación de las zonas de depósito, siendo el tiempo de espera del camión desde su solicitud hasta su adjudicación, a penas superior a quince minutos.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	UECC
Tiempo de espera del camión desde que se realiza la solicitud y hasta que se le asigna la zona de depósito (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	4,5

Valoración general (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4
--	---

C. Manipulación de los vehículos

C.1 Transporte por carretera

En la terminal de Pasajes es el transportista el que realiza las operaciones de carga y descarga del camión, siendo mínimo el número de vehículos que se dañan por esta operación.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	UECC
Indique quién realiza la carga / descarga del camión en la terminal :	
Personal de estiba	
Transportista	X
Personal de la terminal	
Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga de camiones (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%No hay	3
Valoración general sobre manipulación en la interferencia con el transporte por carretera: (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

C.2 Transporte ferroviario

Al igual que en el camión, en el tren el transportista realiza las operaciones de carga y descarga, siendo también muy bajo el porcentaje de vehículos que resultan afectados en la manipulación y como consecuencia, la calidad de este servicio es buena para el cliente.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	UECC
Indique quién realiza la carga / descarga del tren:	
Personal de estiba	
Transportista	X
Personal de la terminal	
Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga del tren (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%No hay	3
Valoración general sobre manipulación en la interferencia con el transporte por ferrocarril: (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

C.3 Transporte marítimo

El personal de estiba del Puerto de Pasajes es el que realiza la carga/descarga de los vehículos del barco. En este caso, el porcentaje de vehículos dañados es algo superior, sin perder por ello una valoración general del servicio aceptable.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Valoración general
Indique quién realiza la carga descarga del barco en la terminal :	
Personal de estiba	X
Transportista / Operador	
Personal de la terminal	
Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga del barco (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%No hay	2,5

Cantidad de vehículos dañados (pérdida total) (1) > 5 unidades al año (2) Entre 1 y 5 unidades al año (3) Ninguna	3
Valoración general sobre manipulación en la interferencia con el transporte marítimo: (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

D. Seguimiento por parte del personal manipulador de las instrucciones del fabricante

Todo indica que el personal está concienciado en las especiales necesidades de la manipulación de los vehículos. El Puerto de Pasajes, cumple casi en su totalidad con los manuales de calidad específicos en conducción, manipulación y vestimenta dando como resultado una valoración favorable del servicio.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	UECC
Los requisitos establecidos por el fabricante en la <u>conducción</u> se cumplen en (1) Menos del 25% del volumen transportado (2) Entre un 25% y un 50 (3) Entre un 50% y un 75% (4) Entre un 75% y un 90% (5) En más de un 90%	5
Los requisitos establecidos por el fabricante en la <u>manipulación</u> se cumplen en (1) Menos del 25% del volumen transportado (2) Entre un 25% y un 50 (3) Entre un 50% y un 75% (4) Entre un 75% y un 90% (5) En más de un 90%	4,5
Situación por faltas en el cumplimiento de las recomendaciones del fabricante en relación con la vestimenta: (1) Mala > 5% (2) Regular Entre 1% y 5% (3) Buena < 1% (% sobre el personal total del equipo)	3
Opinión general sobre el cumplimiento de las normas del fabricante en la manipulación de los vehículos. (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

E. Incidencia en los vehículos por otras causas

La contaminación industrial provocada por almacenamiento de la chatarra, que es polvo en su mayoría, a escasos metros de la terminal, continúa ensuciando los vehículos de material férreo y dañando al vehículo durante su estancia. De ahí el porcentaje de vehículos dañados por esta causa, que se sitúa de media en el 1%, siendo este uno de los principales puntos de mejora del puerto.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	UECC
Porcentaje de vehículos dañados por contaminación industrial/suciedad (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%. No hay	1
Porcentaje de vehículos dañados por fenómenos atmosféricos (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%. No hay	3

F. Trámites aduaneros

La favorable puntuación de la gestión en los trámites aduaneros, denota un buen nivel en la calidad percibida por el cliente.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Valoración General
Grado de satisfacción con respecto a la agilidad en el despacho de la mercancía por la Aduana (1) Muy Insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

G. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

El Puerto de Pasajes ofrece facilidades para adaptar las jornadas a las necesidades del cliente en función de la producción, siendo posible realizar operaciones especiales los fines de semana y en algunas ocasiones, también en festivos o en horarios nocturnos.

Conclusiones del Puerto de Pasajes

		PASAJES
		Media Terminal
A: Nivel de accesibilidad al puerto	Carretera	4,0
	Ferrocarril	3,3
	Total (medias)	3,7
B: Agilidad en la gestión para la asignación de zonas		4,0
C: Manipulación de vehículos	Carretera	4,0
	Ferrocarril	4,0
	Marítimo	4,0
	Total (medias)	4,0
D: Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		4,0
E: Incidencias en los vehículos por otras causas- contaminación industrial y fenómenos atmosféricos		3,3
F: Trámites aduaneros(Agilidad/Flexibilidad)		4,0
Valoración global según medias de apartados		3,8

El Puerto de Pasajes sigue destacando por tener unos servicios favorables, lo que le sitúa en los primeros puestos de la calificación. Como positivo se apunta la posibilidad de utilizar personal propio para la descarga de trenes y de camiones, lo que favorece la calidad de la manipulación y reduce el coste del servicio. También se pone de manifiesto como muy positivo la flexibilidad de los servicios, adaptándose a las necesidades del fabricante y del ritmo de producción.

Como puntos mejorables se señalan los accesos ferroviarios a la terminal, así como un problema importante de contaminación industrial sobre los vehículos.

Puerto de Santander

A. Nivel de accesibilidad al puerto

A.1 Carretera

El puerto de Santander obtiene una valoración favorable en lo que se refiere a las infraestructuras viarias de acceso, sin que sea relevante señalar los problemas de congestión en los alrededores.

Los tiempos de acceso a las terminales son bajos, por lo que se obtiene una buena valoración para todas las terminales.

	Valoración (*)
Estado de las carreteras en los últimos 10 kilómetros hasta la llegada al Puerto	4
Retenciones en la carretera en los últimos 10 kilómetros hasta la llegada al Puerto	3,8

(*) Valoración sobre 5. Puntuación media obtenida de las contestaciones de los fabricantes.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales			
	UECC Ibérica	Sintax	Bergé Marítima	Marítima Dávila
Tiempo medio que tarda el camión desde la entrada del puerto hasta el punto de carga o descarga. (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	4	5	4	5
Indique el tiempo medio de espera que tarda el camión en salir del puerto desde el punto de carga o descarga (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	4	5	5	5
Número de interferencias circulatorias: (1) Muchas (2) Algunas (3) Pocas Del siguiente tipo:				
- Pasos a nivel	3	3	3	3
- Rotondas	3	3	3	3
- Cruces	3	3	3	3

Opinión general sobre la fluidez del tráfico dentro del puerto. (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4	5	4	4
---	---	---	---	---

A.2 Ferrocarril

La capacidad de las instalaciones ferroviarias del puerto de Santander que dan acceso a las terminales de vehículos, se consideran suficientes, con un tiempo medio hasta el punto de carga y descarga inferior a treinta minutos y obteniéndose unas puntuaciones para este apartado elevadas.

Para el caso de Marítima Dávila no se valora el servicio de ferrocarril, ya que los fabricantes que trabajan con este operador logístico no lo utilizan.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales		
	UECC Ibérica	Sintax	Bergé Marítima
Tiempo medio necesario para llegar al punto de carga/descarga. (1) Más de 1 hora (2) Entre ½ hora y 1 hora (3) < de ½ hora	2	3	ns/nc
Capacidad de las instalaciones ferroviarias (1) No hay (2) Insuficientes (3) Suficientes	2	3	3
Valoración general (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4	5,0	5,0

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

Se considera apropiada la agilidad en la asignación de las zonas de depósito. Los tiempos de espera son relativamente bajos.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales			
	UECC Ibérica	Sintax	Bergé Marítima	Marítima Dávila
Tiempo de espera del camión desde que se realiza la solicitud y hasta que se le asigna la zona de depósito (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	4	4	5	5
Valoración general (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4	5	4	4

C. Manipulación de los vehículos

C.1 Transporte por carretera

El transportista realiza la carga y descarga de los camiones con unas valoraciones favorables en cuanto a porcentajes de daños, al estar por debajo del 0,5% del volumen transportado. Este puerto, junto con Valencia, han obtenido en este sentido, la máxima valoración sobre el resto de puertos. Se destaca, en concreto, la valoración de la terminal de Sintax con un nivel máximo de satisfacción.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales			
	UECC Ibérica	Sintax	Bergé Marítima	Marítima Dávila
Indique quién realiza la carga / descarga del camión en la terminal :				
Personal de estiba				
Transportista	X	X	X	X
Personal de la terminal				
Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga de camiones (1) > 1 (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%No hay	3	3	3	3
Valoración general sobre manipulación en la interferencia con el transporte por carretera: (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4	5	4	4

C.2 Transporte ferroviario

También en la terminal ferroviaria, la manipulación de los vehículos se realiza por parte del transportista, considerándose el servicio para el conjunto de las terminales evaluadas de modo satisfactorio para los fabricantes.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales		
	UECC Ibérica	Sintax	Bergé Marítima
Indique quién realiza la carga / descarga del tren:			
Personal de estiba			
Transportista	X	X	X
Personal de la terminal			
Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga del tren (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) <0,5%No hay	3	2	2
Valoración general sobre manipulación en la interferencia con el transporte por ferrocarril: (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4	5	4

C.3 Transporte marítimo

En la carga y descarga de los vehículos la puntuación obtenida está cerca del nivel requerido por considerarlo suficiente. Los índices de daños producidos a los vehículos no son muy elevados.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Valoración general
Indique quién realiza la carga descarga del barco en la terminal :	
Personal de estiba	X
Transportista / Operador	
Personal de la terminal	
Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga del barco (1) < 0,5%No hay (2) Entre 0,5% y el 1% (3) > 1%	2

Cantidad de vehículos dañados (pérdida total) (1) > 5 unidades al año (2) Entre 1 y 5 unidades al año (3) Ninguna	3
Valoración general sobre manipulación en la interferencia con el transporte marítimo: (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	3,8

D. Seguimiento por parte del personal manipulador de las instrucciones del fabricante

Destaca la buena disposición del personal que manipula los vehículos en relación con las instrucciones del fabricante en la conducción, la manipulación y la vestimenta. Con ello, el balance es positivo, con una valoración favorable del servicio en su conjunto.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales			
	UECC Ibérica	Sintax	Bergé Marítima	Marítima Dávila
Los requisitos establecidos por el fabricante en la <u>conducción</u> se cumplen en (1) Menos del 25% del volumen transportado (2) Entre un 25% y un 50 (3) Entre un 50% y un 75% (4) Entre un 75% y un 90% (5) En más de un 90%	5	5	5	5
Los requisitos establecidos por el fabricante en la <u>manipulación</u> se cumplen en (1) Menos del 25% del volumen transportado (2) Entre un 25% y un 50 (3) Entre un 50% y un 75% (4) Entre un 75% y un 90% (5) En más de un 90%	5	5	5	5
Situación por faltas en el cumplimiento de las recomendaciones del fabricante en relación con la vestimenta: (1) Mala > 5% (2) Regular Entre 1% y 5% (3) Buena < 1% (% sobre el personal total del equipo)	3	3	3	3
Opinión general sobre el cumplimiento de las normas del fabricante en la manipulación de los vehículos. (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4	5	4	4

E. Incidencia en los vehículos por otras causas

No se destaca la existencia de incidencias sobre los vehículos en relación con la contaminación ambiental y los fenómenos atmosféricos.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales			
	UECC Ibérica	Sintax	Bergé Marítima	Marítima Dávila
Porcentaje de vehículos dañados por contaminación industrial/suciedad (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%. No hay	3	3	3	3
Porcentaje de vehículos dañados por fenómenos atmosféricos (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%. No hay	3	3	3	3

F. Trámites aduaneros

Los fabricantes consideran que el servicio de la aduana es bueno favoreciendo la agilidad en los trámites para el despacho de la mercancía.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Valoración General
Grado de satisfacción con respecto a la agilidad en el despacho de la mercancía por la Aduana (1) Muy Insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

G. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

Se destaca por parte de los fabricantes la total flexibilidad existente, disponiendo de facilidades para la adaptación de horarios.

Conclusiones del Puerto de Santander

		SANTANDER
		Media Terminales ponderada
A :Nivel de accesibilidad al puerto	Carretera	4,3
	Ferrocarril	4,9
	Total (medias)	4,6
B: Agilidad en la gestión para la asignación de zonas		4,3
C: Manipulación de vehículos	Carretera	4,3
	Ferrocarril	4,3
	Marítimo	3,8
	Total (medias)	4,1
D: Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		4,3
E: Incidencias en los vehículos por otras causas- contaminación industrial y fenómenos atmosféricos		5,0
F: Trámites aduaneros(Agilidad/Flexibilidad)		4,0
Valoración global según medias ponderadas de apartados		4,4

El Puerto de Santander se sitúa en la primera posición del ranking. La buena valoración sobre la manipulación y escasez de incidencias en vehículos, y el buen acceso ferroviario, han permitido a la comunidad portuaria obtener esta valoración. La manipulación para la carga y descarga del barco, aunque resulta aceptable, es la que obtiene una puntuación más baja.

Puerto de Tarragona

A. Nivel de accesibilidad al puerto

A.1 Carretera

No existen problemas de congestión en los alrededores del puerto, permitiendo el acceso por carretera con facilidad y valorándose positivamente las infraestructuras viarias.

En el interior del puerto los movimientos son ágiles, con ausencia prácticamente de rotondas o cruces, por lo que los tiempos para su acceso son bajos y la valoración general positiva.

	Valoración (*)
Estado de las carreteras en los últimos 10 kilómetros hasta la llegada al Puerto	4
Retenciones en la carretera en los últimos 10 kilómetros hasta la llegada al Puerto	4

(*) Valoración sobre 5. Puntuación media obtenida de las contestaciones de los fabricantes.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	Suardiáiz
Tiempo medio que tarda el camión desde la entrada del puerto hasta el punto de carga o descarga. (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	3,5
Indique el tiempo medio de espera que tarda el camión en salir del puerto desde el punto de carga o descarga (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	4,5
Número de interferencias circulatorias: (1) Muchas (2) Algunas (3) Pocas Del siguiente tipo:	
- Pasos a nivel	3
- Rotondas	3
- Cruces	3
Opinión general sobre la fluidez del tráfico dentro del puerto. (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

A.2 Ferrocarril

En el caso del ferrocarril los tiempos para acceder a la zona de descarga son algo superiores al transporte por carretera, aunque se mantienen en niveles relativamente aceptables. Las instalaciones ferroviarias se consideran adecuadas en cuanto a su capacidad. Todo ello permite dar una valoración general muy buena en lo que se refiere a las infraestructuras ferroviarias en el Puerto de Tarragona.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	Suardiáz
Tiempo medio necesario para llegar al punto de carga/descarga. (1) Más de 1 hora (2) Entre ½ hora y 1 hora (3) < de ½ hora	2
Capacidad de las instalaciones ferroviarias (1) No hay (2) Insuficientes (3) Suficientes	3
Valoración general (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	5

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

Se califica de forma favorable la agilidad del puerto de Tarragona en la asignación de las zonas de depósito.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	Suardiáz
Tiempo de espera del camión desde que se realiza la solicitud y hasta que se le asigna la zona de depósito (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	4,5
Valoración general (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4,5

C. Manipulación de los vehículos

C.1 Transporte por carretera

Como es habitual en otros puertos, son los propios transportistas los que realizan la carga y descarga de los camiones. El porcentaje de vehículos dañados es bajo con niveles inferiores al 0,5% por lo que se considera aceptable el servicio ofrecido.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	Suardiáz
Indique quién realiza la carga / descarga del camión en la terminal :	

Personal de estiba	

Transportista	X

Personal de la terminal	
Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga de camiones	
(1) > 1%	3
(2) Entre 0,5% y el 1%	
(3) < 0,5%No hay	
Valoración general sobre manipulación en la interferencia con el transporte por carretera:	
(1) Muy insatisfactorio	4
(2) Insatisfactorio	
(3) Mejorable	
(4) Suficiente	
(5) Satisfactorio	

C.2 Transporte ferroviario

En el caso del transporte ferroviario la calificación es similar. Es el personal del transportista el que realiza las operaciones de carga y descarga de los trenes con pocas incidencias en el número de vehículos dañados. En consecuencia se considera un servicio bueno y acorde con las exigencias de calidad del cliente.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	Suardiáz
Indique quién realiza la carga / descarga del tren:	

Personal de estiba	

Transportista	X

Personal de la terminal	

Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga del tren (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5% No hay	3
Valoración general sobre manipulación en la interferencia con el transporte por ferrocarril: (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Indiferente/regular (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

C.3 Transporte marítimo

La carga y descarga del barco se realiza con personal de estiba. El número de incidencias estaría cercano al 1%. El servicio es calificado como aceptable.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Valoración general
Indique quién realiza la carga descarga del barco en la terminal :	
----- Personal de estiba	X
----- Transportista / Operador	
----- Personal de la terminal	
Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga del barco (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%No hay	1,5
Cantidad de vehículos dañados (pérdida total) (1) > 5 unidades al año (2) Entre 1 y 5 unidades al año (3) Ninguna	3
Valoración general sobre manipulación en la interferencia con el transporte marítimo: (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

D. Seguimiento por parte del personal manipulador de las instrucciones del fabricante

En referencia al seguimiento de las instrucciones del fabricante se considera que hay una posibilidad de mejora, especialmente en lo que se refiere a la manipulación y la vestimenta.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	Suardiáz
Los requisitos establecidos por el fabricante en la <u>conducción</u> se cumplen en (1) Menos del 25% del volumen transportado (2) Entre un 25% y un 50 (3) Entre un 50% y un 75% (4) Entre un 75% y un 90% (5) En más de un 90%	4
Los requisitos establecidos por el fabricante en la <u>manipulación</u> se cumplen en (1) Menos del 25% del volumen transportado (2) Entre un 25% y un 50 (3) Entre un 50% y un 75% (4) Entre un 75% y un 90% (5) En más de un 90%	3,5
Situación por faltas en el cumplimiento de las recomendaciones del fabricante en relación con la vestimenta: (1) Mala > 5% (2) Regular Entre 1% y 5% (3) Buena < 1% (% sobre el personal total del equipo)	2,5
Opinión general sobre el cumplimiento de las normas del fabricante en la manipulación de los vehículos. (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	3,5

E. Incidencia en los vehículos por otras causas

Se puede considerar que no hay incidencias significativas relacionadas con la contaminación ambiental y con los fenómenos atmosféricos.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	Suardiáiz
Porcentaje de vehículos dañados por contaminación industrial/suciedad (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%. No hay	2,5
Porcentaje de vehículos dañados por fenómenos atmosféricos (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%. No hay	3

F. Trámites aduaneros

El servicio relacionado con los trámites aduaneros se considera óptimo.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Valoración General
Grado de satisfacción con respecto a la agilidad en el despacho de la mercancía por la Aduana (1) Muy Insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

G. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

En general, no hay problemas para disponer de los servicios en horarios no habituales. Si acaso, mencionar algunas dificultades con la flexibilidad de los horarios de la Aduana, dada la necesidad de un preaviso de 48 horas.

Conclusiones del Puerto de Tarragona

		TARRAGONA
		Media Terminal
A: Nivel de accesibilidad al puerto	Carretera	4,0
	Ferrocarril	5,0
	Total (medias)	4,5
B: Agilidad en la gestión para la asignación de zonas		4,5
C: Manipulación de vehículos	Carretera	4,0
	Ferrocarril	4,0
	Marítimo	4,0
	Total (medias)	4,0
D: Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		3,5
E: Incidencias en los vehículos por otras causas- contaminación industrial y fenómenos atmosféricos		4,6
F: Trámites aduaneros(Agilidad/Flexibilidad)		4,0
Valoración global según medias de apartados		4,2

El Puerto de Tarragona ha obtenido una buena valoración, destacando la accesibilidad al puerto, la falta de incidencias en la manipulación y la agilidad en la gestión para la asignación de zonas de depósito dentro de las terminales. Como punto de mejora se apunta la necesidad de un mayor cumplimiento de los manuales de calidad del cliente, por parte del personal que manipula el vehículo.

Puerto de Sagunto

A. Nivel de accesibilidad al puerto

Al igual que el Puerto de Valencia, la carencia de acceso del ferrocarril a las terminales, penaliza en gran medida el resto de las valoraciones, que son las más elevadas prácticamente en todos los aspectos en relación con el resto de puertos analizados. La valoración para el nivel de accesibilidad al puerto en general queda reducida en 2,3 puntos a pesar del excelente resultado del acceso por carretera.

A.1 Carretera

Los fabricantes consideran que el Puerto de Sagunto, no tiene ninguna deficiencia en el estado de las carreteras de acceso al puerto, valorándose con la una puntuación satisfactoria tanto para las infraestructuras como para la fluidez del tráfico.

	Valoración (*)
Estado de las carreteras en los últimos 10 kilómetros hasta la llegada al Puerto	5
Retenciones en la carretera en los últimos 10 kilómetros hasta la llegada al Puerto	4,5

(*) Valoración sobre 5. Puntuación media obtenida de las contestaciones de los fabricantes.

En el interior del puerto los plazos necesarios para el desplazamiento del camión hasta la terminal son los mínimos para ambas campas, no llegando el recorrido a prolongarse más de 15 minutos y se destaca la calidad de los nuevos viales construidos.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales	
	CAMPA DE BERGÉ	MARVALSA
Tiempo medio que tarda el camión desde la entrada del puerto hasta el punto de carga o descarga. (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	5	5
Indique el tiempo medio de espera que tarda el camión en salir del puerto desde el punto de carga o descarga (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	5	5

Número de interferencias circulatorias: (1) Muchas (2) Algunas (3) Pocas Del siguiente tipo:		
- Pasos a nivel	3	3
- Rotondas	2	3
- Cruces	3	3
Opinión general sobre la fluidez del tráfico dentro del puerto. (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	5	4,3

A.2 Ferrocarril

El Puerto de Sagunto no dispone de transporte por ferrocarril.

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

Este puerto tiene a disposición del fabricante una gran flexibilidad en la asignación de espacios para el tránsito de vehículos, con un tiempo mínimo de espera del camión durante su asignación y una calidad muy satisfactoria.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales	
	CAMPA DE BERGÉ	MARVALSA
Tiempo de espera del camión desde que se realiza la solicitud y hasta que se le asigna la zona de depósito (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	5	5
Valoración general (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	5	5

C. Manipulación de los vehículos

C.1 Transporte por carretera

El transportista realiza las operaciones pertinentes de la carga y descarga de los vehículos en este medio de transporte, no provocando daños importantes en los vehículos durante la operación, desarrollándola de forma aceptable para el fabricante.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales	
	CAMPA DE BERGÉ	MARVALSA
Indique quién realiza la carga / descarga del camión en la terminal :		
Personal de estiba		
Transportista	X	X
Personal de la terminal		
Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga de camiones (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%No hay	3	3
Valoración general sobre manipulación en la interferencia con el transporte por carretera: (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4	4

C.2 Transporte ferroviario

No dispone de terminal ferroviaria.

C.3 Transporte marítimo

La manipulación por parte del personal de estiba en la operación de carga y descarga provoca un porcentaje relativamente bajo de vehículos dañados con un nivel por debajo del 0,5% del total de vehículos transportados. Por otro lado, se contabilizan entre una y cinco las unidades al año de pérdida total. Aún así, en este puerto ha sido valorada como correcta, la manipulación en el vehículo para el transporte marítimo. Los fabricantes consideran que la introducción de una “prima de calidad” para el personal de estiba ha influido de forma muy favorable al buen resultado.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Valoración general
Indique quién realiza la carga descarga del barco en la terminal :	
Personal de estiba	X
Transportista / Operador	
Personal de la terminal	
Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga del barco (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%No hay	3

Cantidad de vehículos dañados (pérdida total) (1) > 5 unidades al año (2) Entre 1 y 5 unidades al año (3) Ninguna	2,5
Valoración general sobre manipulación en la interferencia con el transporte marítimo: (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

D. Seguimiento por parte del personal manipulador de las instrucciones del fabricante

Este Puerto tiene un grado de cumplimiento de las normas muy alto con respecto a otros puertos en todos los aspectos, incluso en la vestimenta de los trabajadores.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales	
	CAMPA DE BERGÉ	MARVALSA
Los requisitos establecidos por el fabricante en la <u>conducción</u> se cumplen en (1) Menos del 25% del volumen transportado (2) Entre un 25% y un 50 (3) Entre un 50% y un 75% (4) Entre un 75% y un 90% (5) En más de un 90%	5	5
Los requisitos establecidos por el fabricante en la <u>manipulación</u> se cumplen en (1) Menos del 25% del volumen transportado (2) Entre un 25% y un 50 (3) Entre un 50% y un 75% (4) Entre un 75% y un 90% (5) En más de un 90%	5	5
Situación por faltas en el cumplimiento de las recomendaciones del fabricante en relación con la vestimenta: (1) Mala > 5% (2) Regular Entre 1% y 5% (3) Buena < 1% (% sobre el personal total del equipo)	3	3
Opinión general sobre el cumplimiento de las normas del fabricante en la manipulación de los vehículos. (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	5	5

E. Incidencia en los vehículos por otras causas

Sin incidencias relevantes en el daño a los vehículos por contaminación industrial o por fenómenos atmosféricos.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Terminales	
	CAMPA DE BERGÉ	MARVALSA
Porcentaje de vehículos dañados por contaminación industrial/suciedad (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%. No hay	3	3
Porcentaje de vehículos dañados por fenómenos atmosféricos (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5%. No hay	3	3

F. Trámites aduaneros

Es destacable el favorable trato recibido por el fabricante en las gestiones aduaneras.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Valoración General
Grado de satisfacción con respecto a la agilidad en el despacho de la mercancía por la Aduana (1) Muy Insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4,5

G. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

Los fabricantes señalan que es posible realizar operaciones en horarios no habituales.

Conclusiones del Puerto de Sagunto

		SAGUNTO
		Media Terminales ponderada
A: Nivel de accesibilidad al puerto	Carretera	4,7
	Ferrocarril	0,0
	Total (medias)	2,3
B: Agilidad en la gestión para la asignación de zonas		5,0
C: Manipulación de vehículos	Carretera	4,0
	Ferrocarril	--
	Marítimo	4,0
	Total (medias)	4,0
D: Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		5,0
E: Incidencias en los vehículos por otras causas- contaminación industrial y fenómenos atmosféricos		5,0
F: Trámites aduaneros(Agilidad/Flexibilidad)		4,5
Valoración global según medias ponderadas de apartados		4,3

Por primera vez, se ha realizado una valoración del Puerto de Sagunto, el cual ha empezado recientemente con el transporte de vehículos. La valoración para la manipulación de vehículos es buena, destacando como muy satisfactorio el resto de aspectos valorados; seguimiento de instrucciones de fabricantes, incidencias en vehículos, agilidad y flexibilidades tramites aduaneros, etc.

Sin embargo, y a pesar de su buena calificación hay que señalar que no dispone de acceso ferroviario, lo cual mejoraría significativamente los costes y la calidad del servicio.

Puerto de Málaga

A. Nivel de accesibilidad al puerto

A.1 Carretera

El acceso por carretera al puerto de Málaga se considera bueno, con índices bajos de retenciones y una buena valoración de las infraestructuras viarias.

Por otro lado, se considera adecuada la fluidez del tráfico en el interior del puerto hasta el acceso a la terminal de automóviles. Los tiempos que tarda el camión en acceder a la terminal o salir de ella una vez cargado está entre 15 y 30 minutos.

	Valoración (*)
Estado de las carreteras en los últimos 10 kilómetros hasta la llegada al Puerto	4
Retenciones en la carretera en los últimos 10 kilómetros hasta la llegada al Puerto	4

(*) Valoración sobre 5. Puntuación media obtenida de las contestaciones de los fabricantes.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	SINTAX
Tiempo medio que tarda el camión desde la entrada del puerto hasta el punto de carga o descarga. (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	4
Indique el tiempo medio de espera que tarda el camión en salir del puerto desde el punto de carga o descarga (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	4
Número de interferencias circulatorias: (1) Muchas (2) Algunas (3) Pocas Del siguiente tipo:	
- Pasos a nivel	3
- Rotondas	2
- Cruces	2
Opinión general sobre la fluidez del tráfico dentro del puerto. (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

A.2 Ferrocarril

El servicio ferroviario en Málaga no se utiliza al ser incompatible con las necesidades del fabricante en cuanto a horarios y frecuencias disponibles. Por este motivo, la valoración de los fabricantes para este apartado es la misma que han asignado a los puertos que no disponen de transporte ferroviario.

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

Se considera favorable la agilidad en la gestión de las zonas de depósito con unos niveles medios de espera de entre 15 y 30 minutos.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	SINTAX
Tiempo de espera del camión desde que se realiza la solicitud y hasta que se le asigna la zona de depósito (1) Más de 60" (2) Entre 45" y 60" (3) Entre 30" y 45" (4) Entre 15" y 30" (5) < 15"	4
Valoración general (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

C. Manipulación de los vehículos

C.1 Transporte por carretera

El servicio de carga y descarga de los camiones se considera correcto con un índice de vehículos dañados relativamente bajo.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	SINTAX
Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga de camiones (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5% No hay	3
Valoración general sobre manipulación en la interferencia con el transporte por carretera: (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

C.2 Transporte ferroviario

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

C.3 Transporte marítimo

Los índices de daños a los vehículos son también bajos, para el caso de la manipulación en el transporte marítimo, por lo que el servicio prestado por el personal de estiba se valora como suficiente.

Aspectos considerados y puntuación utilizada	Valoración general
Indique quién realiza la carga descarga del barco en la terminal :	
----- Personal de estiba	X
----- Transportista / Operador	
----- Personal de la terminal	
Porcentaje de vehículos dañados en carga/descarga del barco (1) > 1% (2) Entre 0,5% y el 1% (3) < 0,5% No hay	3
Cantidad de vehículos dañados (pérdida total) (1) > 5 unidades al año (2) Entre 1 y 5 unidades al año (3) Ninguna	3
Valoración general sobre manipulación en la interferencia con el transporte marítimo: (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

D. Seguimiento por parte del personal manipulador de las instrucciones del fabricante

En general se puede decir que el personal manipulador cumple con las normas establecidas por el fabricante, tanto en la conducción como en la vestimenta. Por ello, la calificación del servicio es apta.

	Terminal
Aspectos considerados y puntuación utilizada	UECC
Los requisitos establecidos por el fabricante en la <u>conducción</u> se cumplen en (1) Menos del 25% del volumen transportado (2) Entre un 25% y un 50 (3) Entre un 50% y un 75% (4) Entre un 75% y un 90% (5) En más de un 90%	5
Los requisitos establecidos por el fabricante en la <u>manipulación</u> se cumplen en (1) Menos del 25% del volumen transportado (2) Entre un 25% y un 50 (3) Entre un 50% y un 75% (4) Entre un 75% y un 90% (5) En más de un 90%	ns/nc
Situación por faltas en el cumplimiento de las recomendaciones del fabricante en relación con la vestimenta: (1) Mala > 5% (2) Regular Entre 1% y 5% (3) Buena < 1% (% sobre el personal total del equipo)	3
Opinión general sobre el cumplimiento de las normas del fabricante en la manipulación de los vehículos. (1) Muy insatisfactorio (2) Insatisfactorio (3) Mejorable (4) Suficiente (5) Satisfactorio	4

E. Incidencia en los vehículos por otras causas

El Puerto de Málaga, hasta el momento, se está utilizando para las importaciones de vehículos. Estos vehículos salen prácticamente en su totalidad del puerto para su distribución en la península, sin que sean almacenados en las terminales. Por ello no se ha realizado valoración para este punto.

F. Trámites aduaneros

No se utiliza servicio aduanero por lo que no ha sido valorado.

G. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

Dado los bajos volúmenes no hay opinión sobre la flexibilidad al no haber tenido que hacer uso de la misma.

Conclusiones del Puerto de Málaga

		MÁLAGA
		Media Terminal
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		4,0
C: Manipulación de vehículos	Carretera	4,0
	Ferrocarril	--
	Marítimo	4,0
	Total (medias)	4,0
D: Seguimiento en el personal manipulador de las instrucciones del fabricante		4,0
E: Incidencias en los vehículos por otras causas- contaminación industrial y fenómenos atmosféricos		--
F: Trámites aduaneros(Agilidad/Flexibilidad)		--
Valoración global según medias de apartados		3,5

El puerto de Málaga está funcionando bien para la importación de vehículos a la península. Sin embargo, los fabricantes no utilizan más este puerto, tanto para la importación como para la exportación, debido a la falta de un servicio ferroviario que cumpla con sus necesidades de puntualidad, frecuencia y horario. Este motivo, que hace inviable una mayor utilización, es el que da como resultado una calificación relativamente baja, cuando se considera aceptable la calidad de los servicios utilizados hasta el momento.