
Capítulo 5. Propuestas para la adaptación del nuevo régimen económico para el SSS



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

5. Propuestas para la adaptación del nuevo régimen económico para el SSS

La tasa al buque

Introducción

Bases de la Propuesta

- ❑ La propuesta sobre la tasa al buque parte de la consideración de que la tasa al buque tal y como se ha definido y estructurado en el Anteproyecto, afecta negativamente al Transporte Marítimo de Corta Distancia al suponer un notable incremento respecto a la actual T-1 para los servicios con escalas de corta duración y alta frecuencia (ver tabla en página siguiente).
- ❑ En consecuencia, se ha elaborado una Propuesta que permita que los Tráficos Marítimos de Corta Distancia no sólo no resulten desfavorecidos respecto a la situación actual, sino que, en la medida de lo posible resulten beneficiados. Al mismo tiempo, se ha intentado que dicha Propuesta no perjudique el equilibrio económico establecido en el Anteproyecto, de tal manera que los ingresos derivados de otros tráficos no resulten reducidos por la Propuesta.
- ❑ El objetivo que se busca con la Propuesta es fomentar el desarrollo de unos tráficos que hoy sólo existen con muy reducida significación, y por lo tanto, los ingresos que de ellos se deriven serán adicionales a los actuales del Sistema Portuario.



Spim

732/Informe-3_V2.ppt-31/03/2003

INFORME

Estudio sobre el impacto económico del anteproyecto de Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General para el SSS y propuestas de adaptación

51

Comparativa de la tasa al buque y la T-1

- ❑ El 1º bloque “Buque” compara el Anteproyecto con la T-1 aplicando la reducción al buque
- ❑ El 2º Bloque “S. Regular” compara el Anteproyecto con la T-1 aplicando la reducción al servicio regular

INCREMENTO DE LA TASA AL BUQUE (ANTEPROYECTO) RESPECTO A LA T-1 (INCLUYE EL 20% DE LA TASA POR S. GENERALES)

Nº escalas/año	Tipo de Reducción	Duración de la escala (hr)																							
		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
12	Sin reducci	4%	-31%	-13%	4%	-19%	-8%	4%	-13%	-5%	4%	13%	21%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%		
26	Buque	16%	-23%	-3%	16%	-10%	3%	16%	-3%	6%	16%	26%	35%	45%	45%	45%	45%	45%	45%	45%	45%	45%	45%		
52	Buque	45%	-3%	21%	45%	13%	29%	45%	21%	33%	45%	57%	69%	81%	81%	81%	81%	81%	81%	81%	81%	81%	81%		
104	Buque	81%	21%	51%	81%	41%	61%	81%	51%	66%	81%	96%	111%	127%	127%	127%	127%	127%	127%	127%	127%	127%	127%		
156	Buque	92%	28%	60%	92%	49%	70%	92%	60%	76%	92%	108%	124%	140%	140%	140%	140%	140%	140%	140%	140%	140%	140%		
208	Buque	92%	28%	60%	92%	49%	70%	92%	60%	76%	92%	108%	124%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%		
260	Buque	91%	28%	60%	91%	49%	70%	91%	60%	75%	91%	107%	123%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%		
312	Buque	91%	28%	59%	91%	49%	70%	91%	59%	75%	91%	107%	123%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%	139%		
364	Buque	87%	25%	56%	87%	45%	66%	87%	56%	71%	87%	103%	118%	134%	134%	134%	134%	134%	134%	134%	134%	134%	134%		
26	S. Regular	5%	-30%	-13%	5%	-18%	-7%	5%	-13%	-4%	5%	14%	22%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%		
52	S. Regular	5%	-30%	-13%	5%	-18%	-7%	5%	-13%	-4%	5%	14%	22%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%		
104	S. Regular	5%	-30%	-13%	5%	-18%	-7%	5%	-13%	-4%	5%	14%	22%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%		
156	S. Regular	5%	-30%	-13%	5%	-19%	-7%	5%	-13%	-4%	5%	13%	22%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%	31%		
208	S. Regular	1%	-33%	-16%	1%	-21%	-10%	1%	-16%	-7%	1%	9%	18%	26%	26%	26%	26%	26%	26%	26%	26%	26%	26%		
260	S. Regular	-1%	-34%	-18%	-1%	-23%	-12%	-1%	-18%	-10%	-1%	7%	15%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%	23%		
312	S. Regular	-3%	-35%	-19%	-3%	-25%	-14%	-3%	-19%	-11%	-3%	5%	13%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%		
364	S. Regular	-6%	-38%	-22%	-6%	-27%	-17%	-6%	-22%	-14%	-6%	2%	9%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%		

	La tasa se mantiene inferior a la T-1 siempre
	La tasa se mantiene inferior a la T-1 hasta el 5º año
	La tasa se mantiene inferior a la T-1 hasta el 4º año
	La tasa se mantiene inferior a la T-1 hasta el 3º año
	La tasa se mantiene inferior a la T-1 hasta el 2º año
	La tasa se mantiene inferior a la T-1 el 1º año

103%	La tasa presenta incrementos superiores al 100%
87%	La tasa presenta incrementos entre el 75% y el 100%

Propuesta sobre la tasa al buque

En consecuencia, la **Propuesta de redefinición de la tasa al buque comprendería tres puntos:**

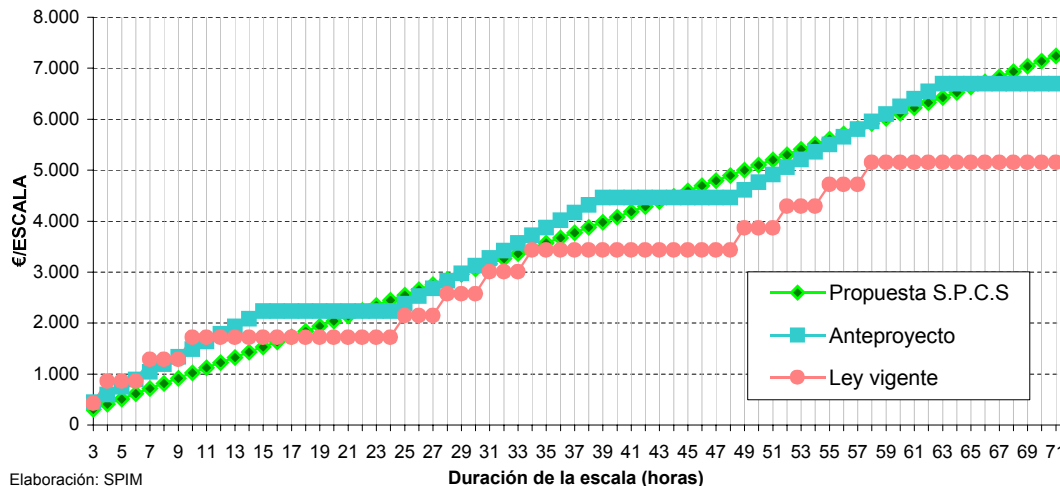
- Facturar por horas, con un mínimo de 3 h, y un máximo diario de 24 h.** La cuota de la tasa sería de 0,85 €/hora, que al incluir la tasa por Servicios Generales supone 1,02 €/hora.

Representa, respecto a la T-1, una reducción del 29% por hora y un incremento del 43% por día. Beneficia a las escalas de corta duración (hasta 17 horas, aunque según el nº de escalas se reduce la duración beneficiada).

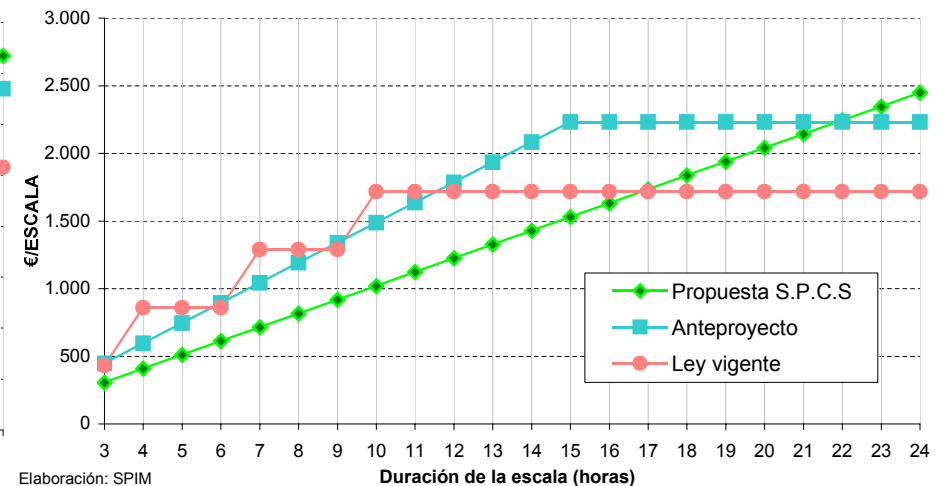
COMPARATIVA TASA AL BUQUE, PROPUESTA S.P.C.S. Y T-1

	(€/ 100 GT/hora)	Diferencia respecto a T-1	(€/ 100 GT/ 24 horas)	Diferencia respecto a T-1
TARIFA T-1	1,43		17,16	
TASA AL BUQUE	1,49	4,1%	22,32	30,1%
PROPUESTA SPCS	1,02	-28,7%	24,48	42,7%

VARIACIÓN DE LA PROPUESTA DE TASA AL BUQUE SEGÚN DURACIÓN DE LA ESCALA-12 ESCALAS/AÑO



VARIACIÓN DE LA PROPUESTA DE TASA AL BUQUE SEGÚN DURACIÓN DE LA ESCALA-12 ESCALAS/AÑO



Elaboración: SPIM

Elaboración: SPIM



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

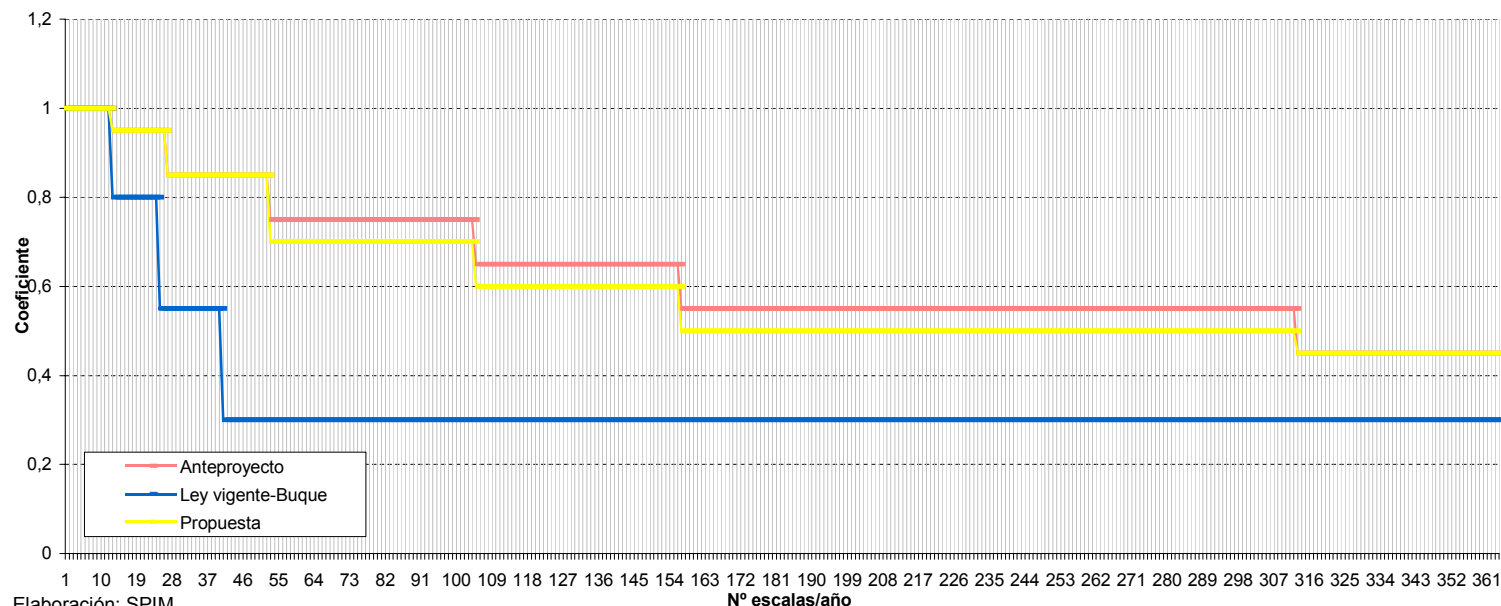
5. Propuestas para la adaptación del nuevo régimen económico para el SSS La tasa al buque

Propuesta sobre la tasa al buque (cont.)

2. **Reducir los coeficientes reductores** entre 53 y 312 escalas en 0,05, respetando los escalones del Anteproyecto. Se trata de **reducir el impacto negativo a los servicios con un alto nº de escalas**. La tabla de la página 56 muestra el impacto de esta propuesta según frecuencia del servicio y duración de la escala.

COEFICIENTES MULTIPLICADORES	Anteproyecto	Propuesta
Desde la escala 1 hasta la escala 12	1,00	1,00
Desde la escala 13 hasta la escala 26	0,95	0,95
Desde la escala 27 hasta la escala 52	0,85	0,85
Desde la escala 53 hasta la escala 104	0,75	0,65
Desde la escala 105 hasta la escala 156	0,65	0,55
Desde la escala 157 hasta la escala 312	0,55	0,50
A partir de la escala 313	0,45	0,45

COMPARATIVA DE LA REDUCCIÓN POR Nº ESCALAS/AÑO



Elaboración: SPIM



732/Informe-3-V2.ppt-31/03/2003

INFORME

Estudio sobre el impacto económico del anteproyecto de Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General para el SSS y propuestas de adaptación



Propuesta sobre la tasa al buque (cont.)

3. Por último se propone eliminar la diferenciación en cuanto a las bonificaciones, de los buques ro-ro y otros prestando servicio regular, **unificando dichas bonificaciones en una única del 60% para los servicios de frecuencia mínima semanal (50 o más escalas/año).**

Se mantendría la bonificación del 50% para el servicio a las Islas, Ceuta y Melilla (si no aplica la anterior bonificación).

Asimismo se mantendría la bonificación del 20% para los servicios U.E. de 24 escalas o más no unitizados o a los que no aplique la bonificación del 60%.

E igualmente el resto de bonificaciones: calidad, Marpol, medioambiental,...



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

5. Propuestas para la adaptación del nuevo régimen económico para el SSS La tasa al buque

Comparativa de la Propuesta sobre la tasa al buque y la T-1

COMPORTAMIENTO DE LA PROPUESTA DE TASA AL BUQUE (CON EL 20% DE LA TASA POR S. GENERALES) RESPECTO A LA T-1

Escalas/ año	Tipo de Reducción	Duración de la escala (hr)																							
		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
12	Sin reducción	-29%	-52%	-41%	-29%	-45%	-37%	-29%	-41%	-35%	-29%	-23%	-17%	-11%	-5%	1%	7%	13%	19%	25%	31%	37%	43%		
26	Al Buque	-21%	-47%	-34%	-21%	-38%	-29%	-21%	-34%	-27%	-21%	-14%	-7%	-1%	6%	13%	19%	26%	32%	39%	46%	52%	59%		
52	Al Buque	-1%	-34%	-17%	-1%	-23%	-12%	-1%	-17%	-9%	-1%	8%	16%	24%	33%	41%	49%	57%	66%	74%	82%	91%	99%		
104	Al Buque	17%	-22%	-3%	17%	-9%	4%	17%	-3%	7%	17%	26%	36%	46%	56%	65%	75%	85%	95%	104%	114%	124%	133%		
156	Al Buque	20%	-20%	0%	20%	-7%	7%	20%	0%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%	110%	120%	130%	140%		
208	Al Buque	20%	-20%	0%	20%	-7%	7%	20%	0%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%	110%	120%	130%	140%		
260	Al Buque	20%	-20%	0%	20%	-7%	6%	20%	0%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	99%	109%	119%	129%	139%		
312	Al Buque	20%	-20%	0%	20%	-7%	6%	20%	0%	10%	20%	30%	39%	49%	59%	69%	79%	89%	99%	109%	119%	129%	139%		
364	Al Buque	18%	-21%	-2%	18%	-8%	5%	18%	-2%	8%	18%	28%	38%	48%	57%	67%	77%	87%	97%	107%	116%	126%	136%		
52	Al servicio U.E	-20%	-47%	-34%	-20%	-38%	-29%	-20%	-34%	-27%	-20%	-14%	-7%	-1%	6%	13%	19%	26%	33%	39%	46%	52%	59%		
104	Al servicio U.E	-7%	-38%	-22%	-7%	-27%	-17%	-7%	-22%	-14%	-7%	1%	9%	17%	25%	32%	40%	48%	56%	63%	71%	79%	87%		
156	Al servicio U.E	-4%	-36%	-20%	-4%	-25%	-15%	-4%	-20%	-12%	-4%	4%	12%	20%	28%	36%	44%	52%	60%	68%	76%	84%	92%		
208	Al servicio U.E	-4%	-36%	-20%	-4%	-25%	-15%	-4%	-20%	-12%	-4%	4%	12%	20%	28%	36%	44%	52%	60%	68%	76%	84%	92%		
260	Al servicio U.E	-4%	-36%	-20%	-4%	-26%	-15%	-4%	-20%	-12%	-4%	4%	12%	20%	28%	36%	44%	52%	60%	68%	76%	84%	91%		
312	Al servicio U.E	-4%	-36%	-20%	-4%	-26%	-15%	-4%	-20%	-12%	-4%	4%	12%	20%	28%	36%	43%	51%	59%	67%	75%	83%	91%		
364	Al servicio U.E	-6%	-37%	-21%	-6%	-27%	-16%	-6%	-21%	-13%	-6%	2%	10%	18%	26%	34%	42%	50%	57%	65%	73%	81%	89%		
26	Al S.Regular	-28%	-52%	-40%	-28%	-44%	-36%	-28%	-40%	-34%	-28%	-22%	-16%	-10%	-4%	2%	8%	14%	20%	26%	32%	38%	44%		
52	Al S.Regular	-28%	-52%	-40%	-28%	-44%	-36%	-28%	-40%	-34%	-28%	-22%	-16%	-10%	-4%	2%	8%	14%	20%	26%	32%	38%	44%		
104	Al S.Regular	-32%	-55%	-44%	-32%	-47%	-40%	-32%	-44%	-38%	-32%	-27%	-21%	-15%	-10%	-4%	1%	7%	13%	18%	24%	30%	35%		
156	Al S.Regular	-34%	-56%	-45%	-34%	-49%	-42%	-34%	-45%	-40%	-34%	-29%	-23%	-18%	-13%	-7%	-2%	4%	9%	15%	20%	26%	31%		
208	Al S.Regular	-37%	-58%	-47%	-37%	-51%	-44%	-37%	-47%	-42%	-37%	-32%	-26%	-21%	-16%	-10%	-5%	0%	5%	11%	16%	21%	26%		
260	Al S.Regular	-38%	-59%	-49%	-38%	-52%	-45%	-38%	-49%	-43%	-38%	-33%	-28%	-23%	-18%	-13%	-7%	-2%	3%	8%	13%	18%	23%		
312	Al S.Regular	-39%	-60%	-49%	-39%	-53%	-46%	-39%	-49%	-44%	-39%	-34%	-29%	-24%	-19%	-14%	-9%	-4%	1%	6%	11%	16%	21%		
364	Al S.Regular	-41%	-61%	-51%	-41%	-54%	-47%	-41%	-51%	-46%	-41%	-36%	-31%	-26%	-21%	-16%	-11%	-6%	-1%	4%	8%	13%	18%		

- El 1º bloque "Al buque" compara la Propuesta con la T-1 aplicando la reducción al buque
- El 2º Bloque "Al servicio U.E." compara la Propuesta con el 60% de bonificación, con la T-1 aplicando la reducción al buque
- El 3º Bloque "Al S. Regular" compara la Propuesta con la T-1 aplicando la reducción al servicio regular

Propuestas sobre la tasa al pasaje: elevar la bonificación para servicios regulares entre puertos de la U.E. del 20% al 40%

Bases de la Propuesta

- ❑ Con la bonificación a la tasa al pasaje para servicios regulares entre puertos de la U.E., resulta un incremento de su cuota respecto a la actual T-2.
- ❑ Es necesario considerar que, hasta el momento, los servicios de Transporte Marítimo de Corta Distancia que están consiguiendo sustituir un tramo de la cadena de carretera por el modo marítimo son servicios que combinan la oferta a los vehículos de carretera con otro tráfico – automóviles nuevos, tráfico de pasaje, etc.-, lo que permite la viabilidad de dicho servicio.

Propuesta

- ❑ La propuesta consiste en **elevar la bonificación que establece el Anteproyecto del 20% al 40%** (igualándola así a la bonificación establecida para las mercancías ro-ro, ya que utilizan el mismo tipo de buque).
- ❑ Como se puede observar, tan sólo la tasa sobre el pasajero resulta inferior a la vigente T-2, el resto de cuotas son superiores aunque no tan elevadas como establece el Anteproyecto.

COMPARATIVA CON LA T-2 DE LA PROPUESTA S.P.C.S. Y DEL ANTEPROYECTO PARA S. REGULARES CON LA U.E.

	PROPUESTA S.P.C.S.	ANTEPROYECTO
	Diferencia con T-2 (incl.tasa S.G. y 40% bonif.)	Diferencia con T-2 (incl.tasa S.G. y 20% bonif.)
Pasajero en régimen de tte., en embarque o desembarque	-22%	9%
Motocicletas y vehículos de dos ruedas	87%	160%
Automóviles de turismo y vehículos similares	45%	101%
Autocares y vehículos de transporte colectivo	68%	134%

Propuestas sobre la tasa a la mercancía: establecer una tasa única por tamaño y una bonificación uniforme

Bases de la Propuesta

- ❑ Tanto la normativa de tarifas portuarias vigente como el Anteproyecto, **gravan económicamente la unitización de la mercancía**, puesto que en el Régimen General se establece una tarifa adicional por el uso del elemento de transporte, y el Régimen Simplificado lo incorpora en su cuota, y **grava especialmente el uso de elementos de transporte rodantes**, puesto que su cuota adicional es más elevada que la de los elementos no rodantes.

Propuesta

- ❑ En consecuencia, la Propuesta del S.P.C.S. es **eliminar la discriminación económica por unitizar la mercancía**, así como por el tipo de elemento de transporte utilizado, **estableciendo una tasa única por tamaño y sin opción al Régimen General**, factor éste último derivado de la consideración de estos elementos como “unidades de carga” en sí mismas, y por tanto conceptualmente la tarifa es más acorde a los usos implantados ya en el sistema de transporte.
- ❑ También consecuentemente con lo anterior, **la bonificación para los servicios con O/D U.E. será única, a aplicar a la mercancía unitizada y rodante, y establecida en un 40%**. Se ha fijado en el 40% por haber igualado las tarifas entre elementos de transporte de capacidad similar “por arriba” es decir, por el elemento rodante, que es más caro.
- ❑ Al mismo tiempo el incremento que esto supone para los contenedores vendría a compensar, en aquellos servicios internacionales no U.E. la posible reducción (aunque de baja significación tanto en importe como en casos) de la tasa al buque al pasar de aplicar la reducción por nº de escalas al servicio regular a usar la genérica establecida en el nuevo régimen, más favorable.
- ❑ Se considera adecuado mantener el resto de bonificaciones tal y como se establecen en el Anteproyecto.

PROPUESTA S.P.C.S.

	Llenos	Vacíos
Elemento de transporte-tipo	(€/unidad)	
Contenedor <= 20'	29,10	2,50
Plataforma con Contenedor <= 20'		
Camión con caja hasta 6 m		
Contenedor > 20'	48,10	5,00
Plataforma con Contenedor > 20' y semirremolque		
Camión o vehículo articulado con caja de más de 6 m		
Camión con remolque (tren de carretera)		



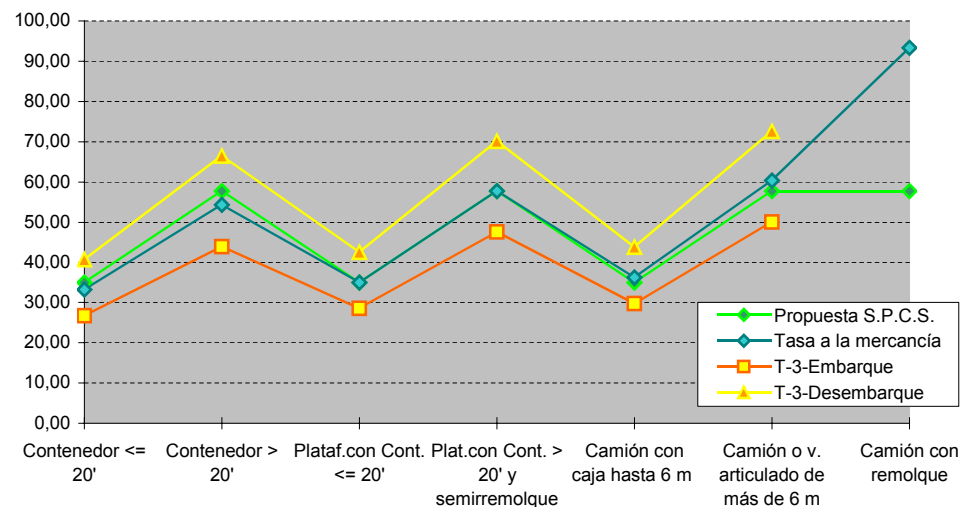
SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

5. Propuestas para la adaptación del nuevo régimen económico para el SSS La tasa a la mercancía

Propuestas sobre la tasa a la mercancía: comparativa

- Como se puede apreciar, la comparativa de la Propuesta del S.P.C.S. con la T-3, antes de bonificaciones, no arroja diferencias significativas con lo establecido en el Anteproyecto:
 - ⇒ Para el embarque, la Propuesta es superior a la actual T-3 del 15% al 31% (en el Anteproyecto del 21% al 25%).
 - ⇒ Para el desembarque la Propuesta es inferior a la T-3 del -13% al -20% (en el Anteproyecto del -17% al -18%).
 - ⇒ La tasa sobre los contenedores resulta algo más elevada en la Propuesta que en el Anteproyecto (5% y 6% según tamaño), mientras que la de los v. articulados y los trenes de carretera más baja (-4% y -38%, respectivamente).

LA TASA A LA MERCANCÍA EN R. SIMPLIFICADO: COMPARATIVA CON LA T-3 Y CON LA PROPUESTA S.P.C.S.



Elaboración: SPIM

COMPARATIVA CON LA T-3 DE LA PROPUESTA S.P.C.S. Y DEL ANTEPROYECTO

Elemento de transporte-tipo	PROPUESTA S.P.C.S.		PROPUESTA S.P.C.S.			ANTEPROYECTO		
	Llenos	Vacíos	Diferencia con T-3 (incl.tasa S.G.)			Diferencia con T-3 (incl.tasa S.G.)		
			Con carga		Vacíos	Con carga		Vacíos
(€/unidad)	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Vacíos	Embarque	Desembarque	Vacíos
Contenedor <= 20'	29,10	2,50	31%	-14%	-2%	25%	-18%	-2%
Contenedor > 20'	48,10	5,00	32%	-13%	-2%	24%	-18%	-2%
Plataforma con Contenedor <= 20'	29,10	2,50	23%	-18%	-39%	23%	-18%	-5%
Plataforma con Contenedor > 20' y semirremolque	48,10	5,00	21%	-18%	-39%	21%	-18%	-5%
Camión con caja hasta 6 m	29,10	2,50	17%	-20%	-51%	22%	-17%	-2%
Camión o vehículo articulado con caja de más de 6 m	48,10	5,00	15%	-20%	-51%	21%	-17%	-2%
Camión con remolque (tren de carretera)	48,10	5,00						



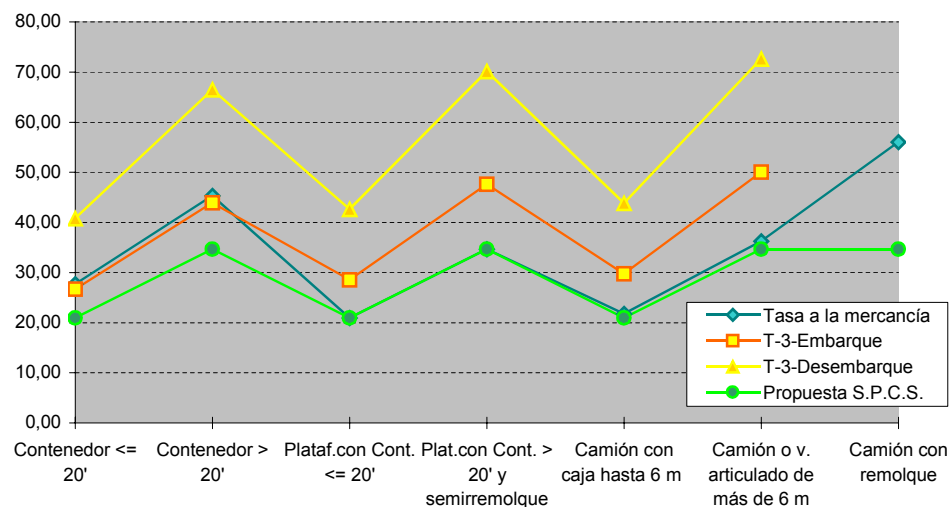
SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

5. Propuestas para la adaptación del nuevo régimen económico para el SSS La tasa a la mercancía

Propuestas sobre la tasa a la mercancía: comparativa

- Como se puede apreciar, en los servicios con la U.E. –una vez aplicadas las bonificaciones- la comparativa de la propuesta con la T-3, sólo presenta diferencias significativas con lo establecido en el Anteproyecto en las tasas resultantes sobre los contenedores, que en la Propuesta del S.P.C.S. resultan más bajas que en el Anteproyecto, dando como resultado que **en la Propuesta en todos los casos las tasas son inferiores a la T-3.**

LA TASA A LA MERCANCÍA CON O/D U.E. EN S. REGULAR:
COMPARATIVA CON LA T-3 Y CON LA PROPUESTA S.P.C.S.



Elaboración: SPIM

COMPARATIVA CON LA T-3 DE LA PROPUESTA S.P.C.S. Y DEL ANTEPROYECTO EN S. REGULAR CON O/D U.E.

Elemento de transporte-tipo	PROPUESTA S.P.C.S.		PROPUESTA S.P.C.S.			ANTEPROYECTO		
	Llenos	Vacíos	Diferencia con T-3 (incl.tasa S.G.)			Diferencia con T-3 (incl.tasa S.G.)		
			Con carga		Vacíos	Con carga		Vacíos
	(€/unidad)	Embarque	Desembarque	Embarque		Desembarque		
Contenedor <= 20'	20,95	1,80	-6%	-38%	-30%	25%	-18%	-2%
Contenedor > 20'	34,63	3,60	-5%	-37%	-30%	24%	-18%	-2%
Plataf.con Cont. <= 20'	20,95	1,80	-12%	-41%	-56%	-12%	-41%	-31%
Plat.con Cont. > 20' y semirremolque	34,63	3,60	-13%	-41%	-56%	-13%	-41%	-31%
Camión con caja hasta 6 m	20,95	1,80	-15%	-43%	-65%	-12%	-40%	-30%
Camión o v. articulado de más de 6 m	34,63	3,60	-17%	-43%	-65%	-13%	-40%	-30%
Camión con remolque	34,63	3,60	-	-	-	-	-	-



732/Informe-3_V2.ppt-31/03/2003

INFORME

Estudio sobre el impacto económico del anteproyecto de Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General para el SSS y propuestas de adaptación

60

Capítulo 6. Análisis del comportamiento de la Propuesta en los diferentes tráficos



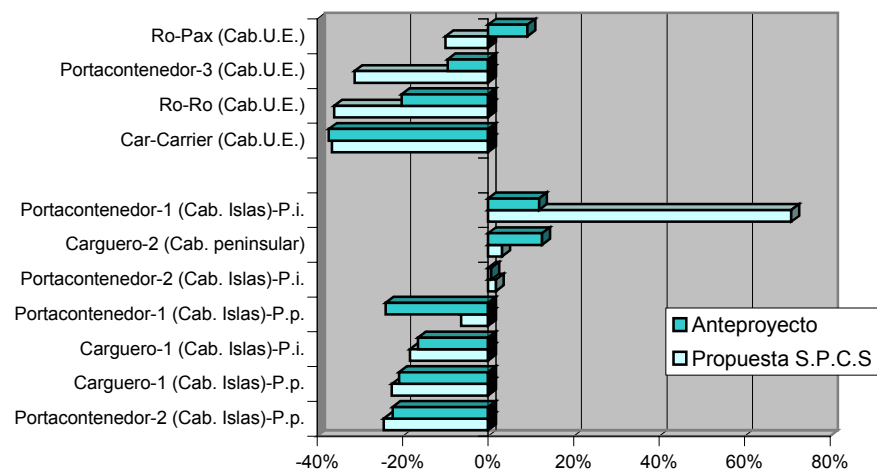
SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

6. Análisis del comportamiento de la Propuesta en los diferentes tráficos Variación de la carga económica

La Propuesta permite que los tráficos analizados con la U.E. no experimenten incrementos de la carga económica global soportada

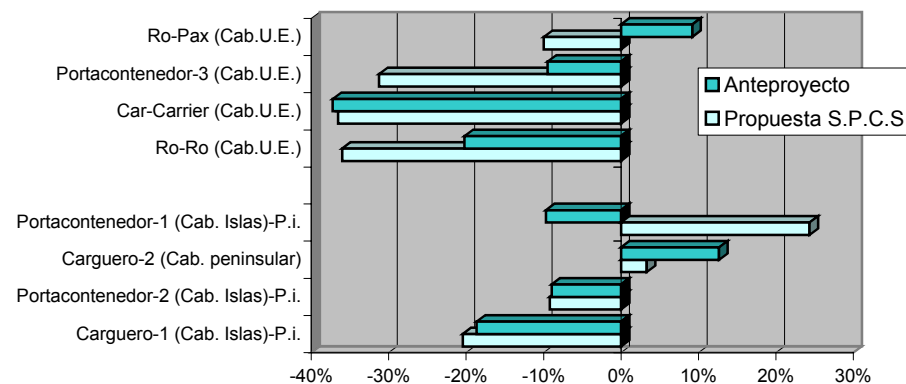
- ❑ Como se puede ver en los gráficos adjuntos, con la Propuesta, los tráficos con la U.E. soportan una carga económica global inferior a la soportada actualmente. Respecto al Anteproyecto, con excepción del car-carrier que no varía, la propuesta resulta más favorable.
- ❑ Los tráficos de cabotaje nacional, con excepción del portacontenedor 1, también resultan más favorecidos con la Propuesta que con el Anteproyecto. No obstante, el carguero en cabotaje peninsular sigue experimentando un incremento de la carga económica aunque más suave que en el Anteproyecto.
- ❑ En el caso del Portacontenedor 1, el peor comportamiento de la Propuesta se debe a la baja relación tons/teu, que hace que sea más favorable el régimen general de la tasa a la mercancía, opción ésta no contemplada en la Propuesta donde se establece una tasa única a los elementos de transporte.

INCREMENTO GLOBAL DE LAS TASAS RESPECTO A LAS TARIFAS ACTUALES SEGÚN TIPO DE BUQUE



Elaboración: SPIM

INCREMENTO GLOBAL DE LAS TASAS RESPECTO A LAS TARIFAS ACTUALES SEGÚN TIPO DE BUQUE (Escala media)



Elaboración: SPIM



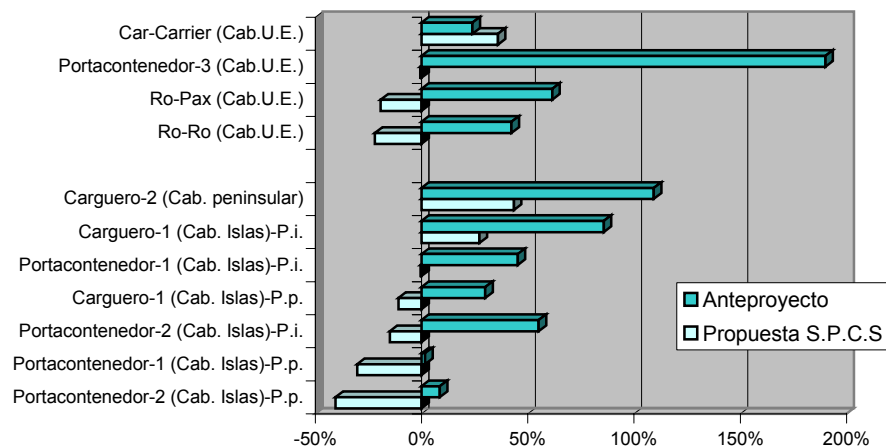
SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

6. Análisis del comportamiento de la Propuesta en los diferentes tráficos Variación de la carga económica

La tasa al buque, tan sólo se incrementa en dos casos

- ❑ La tasa al buque en los tráficos con la U.E. Se comporta más favorablemente en la Propuesta, excepto en el caso del car-carrier, en que al no superar las 49 escalas/año, se le aplica un 20% de bonificación en vez del 60%, por lo que la tasa al buque se incrementa respecto al Anteproyecto (36% frente a 24%).
- ❑ Especialmente beneficiado resulta el portacontenedor en servicio U.E., pues a una estructura de la tarifa más favorable se une la aplicación de la misma bonificación que a los buques tipo ro-ro.
- ❑ En los tráficos de cabotaje nacional, en todos los casos con la Propuesta resulta una tasa al buque inferior a la del Anteproyecto, suponiendo un incremento respecto al régimen vigente tan sólo en el carguero en cabotaje peninsular y en el carguero en servicio a las islas, en el puerto insular.

**INCREMENTO DE LA TASA AL BUQUE RESPECTO A LA T-1
SEGÚN TIPO DE BUQUE**



Elaboración: SPIM



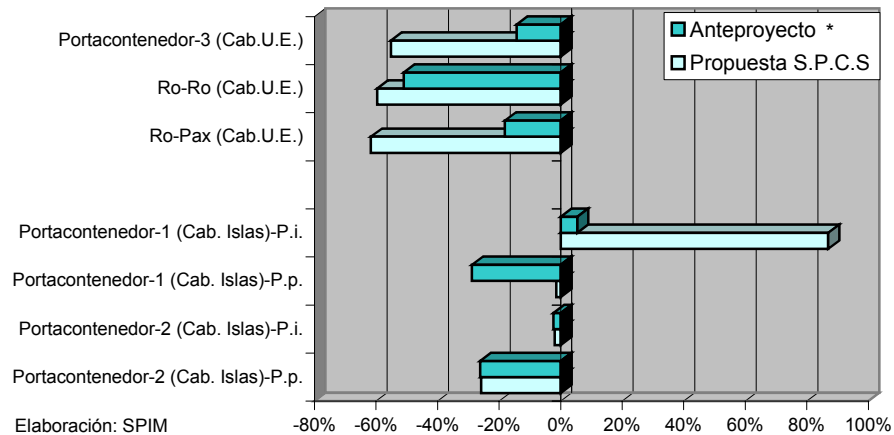
SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

6. Análisis del comportamiento de la Propuesta en los diferentes tráficos Variación de la carga económica

La tasa a la mercancía se reduce en casi todos los casos

- ❑ La propuesta de tasa única para los elementos de transporte, resulta inferior a la tasa a la mercancía del Anteproyecto en los tráficos unitizados con la U.E. (los tráficos no unitizados no se presentan en el gráfico por no experimentar variación), con mayor incidencia en las escalas en que los contenedores tienen más peso relativo que los elementos rodantes, pues son los contenedores U.E. los más beneficiados por la propuesta.
- ❑ En los tráficos de cabotaje nacional, el portacontenedor 1 resulta perjudicado por el ya comentado bajo ratio tons/teu, mientras que el portacontenedor 2 apenas experimenta variación.

INCREMENTO DE LA TASA A LA MERCANCÍA RESPECTO A LA T-3 SEGÚN TIPO DE BUQUE

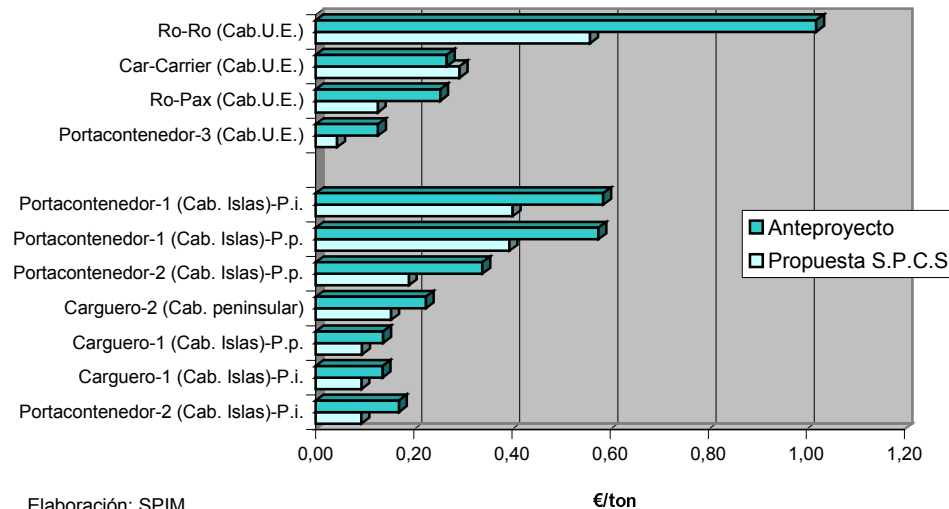


*: Se ha escogido el régimen de la tasa a la mercancía más favorable

La repercusión de la tasa al buque por ton embarcada/desembarcada se reduce respecto al Anteproyecto

- ❑ Consecuente con la variación que experimenta la tasa al buque con la Propuesta, su repercusión sobre la mercancía embarcada/desembarcada, resulta inferior a la de la tasa al buque del Anteproyecto.
- ❑ Con la única excepción del car-carrier, que experimenta un ligero aumento, el resto de tráficos se ven beneficiados, especialmente los otros tres servicios con la U.E.
- ❑ En los servicios de cabotaje nacional, también se producen descensos, achacables en casi todos los casos al cambio de estructura de la tarifa, pues la bonificación se mantiene en el 50% en los casos de servicio a las islas, excepto en el caso del portacontenedor 2 –que al tener 52 escalas/año pasa a aplicar el 60%- . Por su parte, el carguero peninsular aplica el mismo 20% que aplicaba el Anteproyecto.

**REPERCUSIÓN DE LA TASA AL BUQUE EN LA MERCANCÍA
EMB/DESEMB SEGÚN TIPO DE BUQUE**





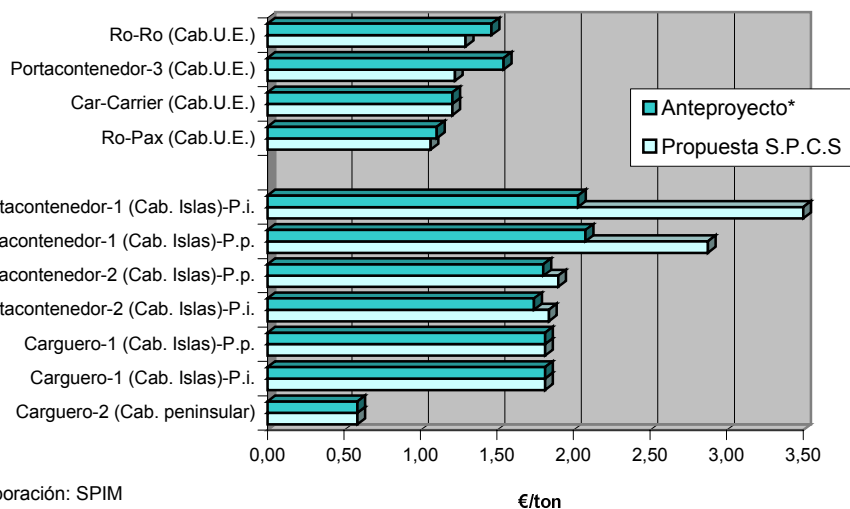
SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

6. Análisis del comportamiento de la Propuesta en los diferentes tráficos Repercusión de las tasas

La repercusión del conjunto de las tasas soportadas por tonelada transportada se sitúa entre 0,75 y 4,01 €/ton

- La repercusión de la tasa a la mercancía por ton transportada, se mantiene prácticamente igual que en el Anteproyecto, reduciéndose en los tráficos en que los contenedores tienen más peso relativo que los elementos rodantes, pues –como se ha comentado- son los contenedores U.E. los más beneficiados por la propuesta.
- El portacontenedor 1 resulta perjudicado por el ya comentado bajo ratio tons/teu, mientras que el portacontenedor 2 se incrementa ligeramente por efecto de la tasa propuesta, ligeramente superior a la del Anteproyecto y que en el caso de las islas se le aplica la misma bonificación. Los tráficos no unitizados no varían.
- En consecuencia, la valoración del conjunto de tasas muestra una reducción en los tráficos U.E., con excepción del car-carrier, y una muy ligera reducción en los tráficos de cabotaje, con excepción del caso del portacontenedor 1 ya comentado.

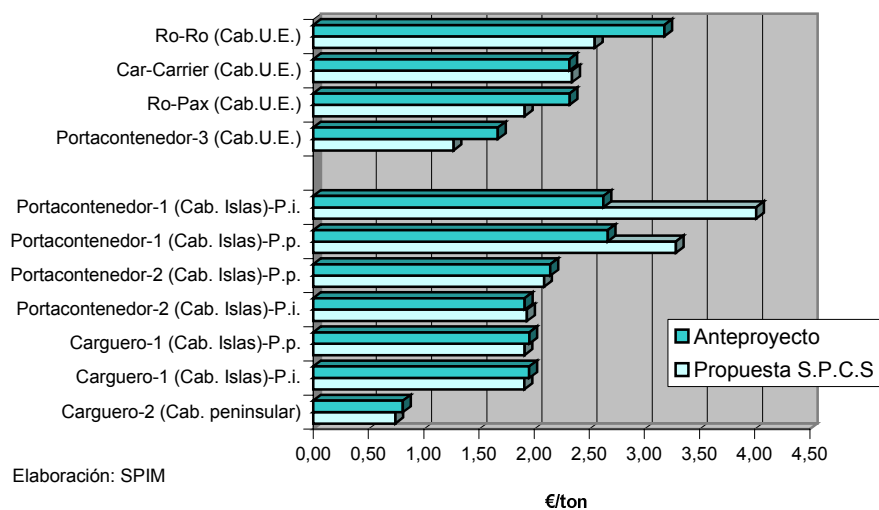
REPERCUSIÓN DE LA TASA A LA MERCANCÍA EN LA MERCANCÍA E/D SEGÚN TIPO DE BUQUE



Elaboración: SPIM

€/ton

REPERCUSIÓN DEL GLOBAL DE TASAS EN LA MERCANCÍA E/D SEGÚN TIPO DE BUQUE



Elaboración: SPIM

€/ton

*: Se ha escogido el régimen de la tasa a la mercancía más favorable



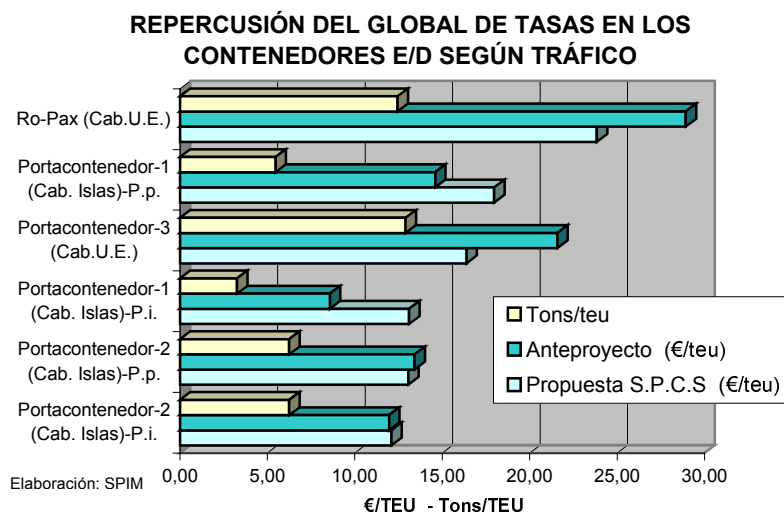
SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

6. Análisis del comportamiento de la Propuesta en los diferentes tráficos

Repercusión de las tasas

La repercusión del conjunto de las tasas soportadas por contenedor transportado se sitúa entre 12,09 y 17,97 €/teu. En el buque Ro-Pax alcanza el valor de 23,8

- En los portacontenedores, la repercusión por teu varía entre 12,09 €/teu y 17,97 €/teu.
- En el caso del Ro-Pax, y con el fin de poder establecer una comparativa se han estimado las equivalencias vehículos-teu, para obtener la repercusión. Calculado en UTIs (Unidad de Transporte Intermodal, equivalente a un contenedor de 40' o un semirremolque), resultaría una repercusión de 47,7 €/UTI, para una carga media de 24,9 tons/UTI.



Capítulo 7. Propuesta de un régimen simplificado para el SSS



Una Propuesta complementaria: el establecimiento de un nuevo régimen simplificado de “tasa única”

- ❑ El establecimiento de una tasa única al elemento de transporte—alternativa al régimen general—, tiene todo su sentido en los tráficos de Short Sea Shipping donde se pretende configurar una cadena de transporte marítima-terrestre “puerta a puerta”, que pueda ser una alternativa viable a la cadena pura terrestre.
- ❑ En esta situación el usuario del transporte marítimo —probablemente, el transportista de carretera o el operador logístico— paga un precio global que incluye todos los costes asociados a dicho transporte marítimo: flete, costes portuarios y otros documentarios, pues va a **sustituir un tramo terrestre por un tramo marítimo**.
- ❑ El establecimiento de una tasa única, permite al naviero conocer de una manera clara sus costes y repercutírselos a su cliente, infundiendo una mayor transparencia a la operación.
- ❑ Sería un régimen al que podrían optar voluntariamente **los servicios unitizados entre puertos de la U.E. de frecuencia mínima semanal**.
- ❑ La tasa sustituiría a todas las tasas aplicables, y a las bonificaciones para potenciar la intermodalidad con excepción de la bonificación por utilización del ferrocarril, que se mantendría.
- ❑ En cuanto al tráfico con las islas, se mantendría la bonificación a los elementos vacíos.

TASA ÚNICA A LOS SERVICIOS UNITIZADOS ENTRE PUERTOS DE LA U.E.

Elemento de transporte-tipo	(€/unidad)
Contenedor <= 20'	22,35
Plataforma con Contenedor <= 20'	
Camión con caja hasta 6 m	
Contenedor > 20'	37,80
Plataforma con Contenedor > 20' y semirremolque	
Camión o vehículo articulado con caja de más de 6 m	
Camión con remolque (tren de carretera)	2,50
Coches en régimen de carga	
Transporte de pasaje (€/unidad)	
Pasajero en régimen de tte., en embarque o desembarque	2,00
Motocicletas y vehículos de dos ruedas	2,50
Automóviles de turismo y vehículos similares	5,70
Autocares y vehículos de transporte colectivo	30,90



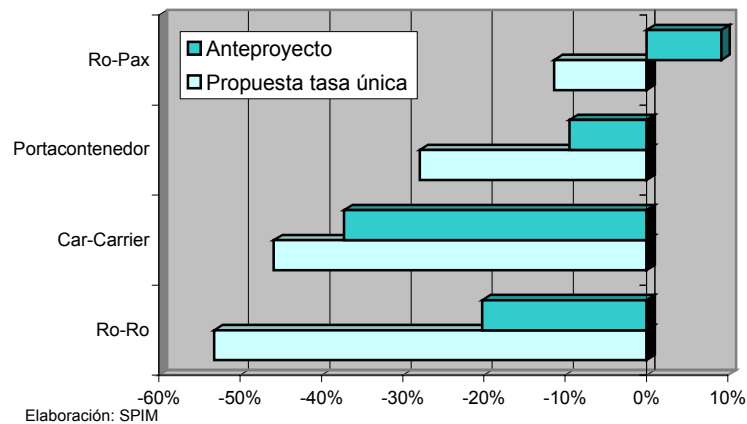
SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

7. Propuesta de un régimen simplificado para el SSS Comportamiento de la tasa única

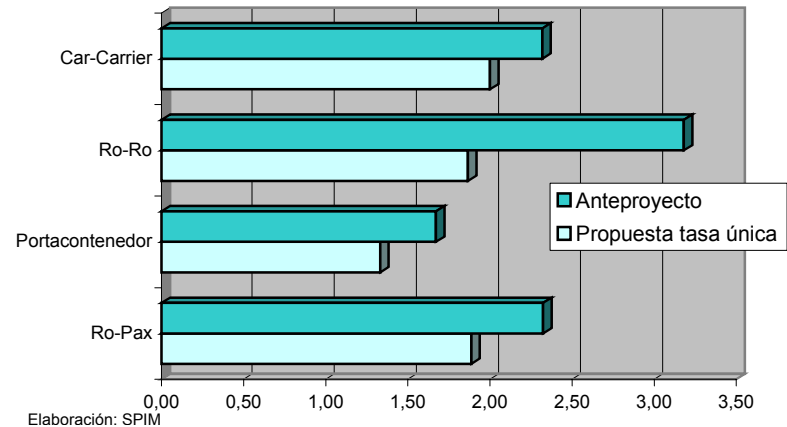
En los servicios U.E. analizados, la tasa única resulta más favorable que el régimen establecido en el Anteproyecto, y que las tarifas actuales

- ❑ Como se puede apreciar, todos los servicios resultan favorecidos:
 - ⇒ El Ro-Pax, gracias a la reducción de la tasa al pasaje, y a suavizar la repercusión de la tasa al buque
 - ⇒ El portacontenedor, al beneficiarse de las mismas condiciones que los elementos rodantes
 - ⇒ El car-carrier, gracias a la reducción de la tasa por ocupación
 - ⇒ El Ro-Ro conjuga la reducción de la tasa por ocupación, y la menor repercusión de la tasa al buque
- ❑ Por otra parte, la tasa única homogeneiza bastante la repercusión por tonelada embarcada/desembarcada, aunque al tasar el elemento de transporte, según éste tenga un ratio de ocupación mayor o menor, así disminuirá o aumentará la repercusión por tonelada.

TRÁFICOS CON LA U.E.-INCREMENTO DE LA TASA ÚNICA RESPECTO A LAS TARIFAS ACTUALES



TRÁFICOS CON LA U.E.-REPERCUSIÓN DE LA TASA ÚNICA EN LA MERCANCÍA E/D





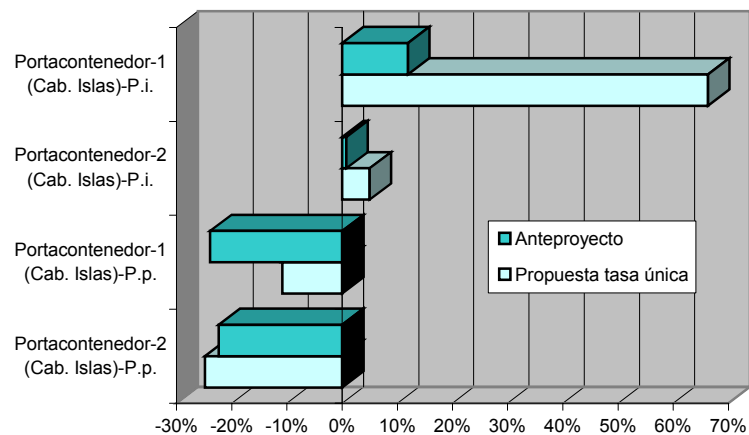
SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

7. Propuesta de un régimen simplificado para el SSS Comportamiento de la tasa única

En los servicios con las Islas analizados, los resultados muestran la misma tendencia que el Anteproyecto aunque en general son menos favorables

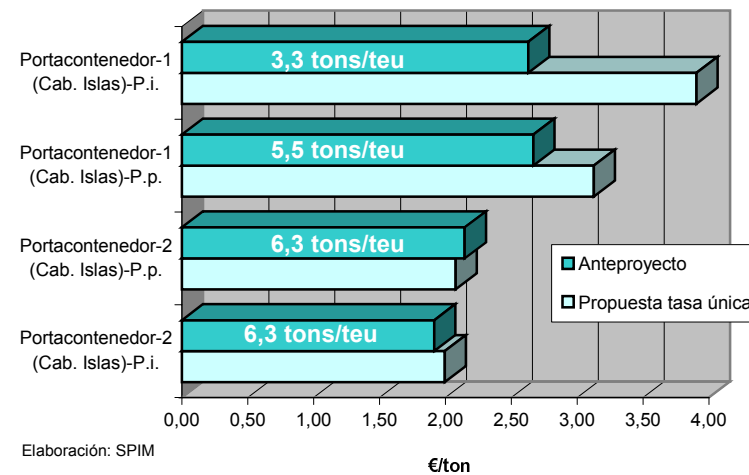
- El Portacontenedor 1 resulta muy desfavorecido, y ello es debido a que por su bajo ratio tons/teu no le resulta interesante el régimen simplificado ni en el Anteproyecto ni en las tarifas vigentes –de hecho la comparativa que muestra el gráfico se hace, en cada uno de los regímenes económicos, sobre la situación más favorable que en este caso es el general-. Consecuentemente, tampoco le es de interés el régimen de tasa única.
- En el caso del Portacontenedor 2, la tasa única se comporta más favorablemente en el puerto peninsular que en el insular, aunque las diferencias con el Anteproyecto son muy ligeras.

TRÁFICOS CON LAS ISLAS-INCREMENTO DE LA TASA ÚNICA RESPECTO A LAS TARIFAS ACTUALES



Elaboración: SPIM

TRÁFICOS CON LAS ISLAS-REPERCUSIÓN DE LA TASA ÚNICA EN LA MERCANCÍA E/D



Elaboración: SPIM

€/ton