

---

## **Capítulo 2.      Supuestos básicos del Modelo de comparación**



### La elaboración de un modelo que cuantifica las cargas portuarias, permite analizar las variaciones de éstas en función de distintos parámetros

- ❑ La elaboración de esta parte del estudio ha partido del desarrollo de un modelo en el que se cuantifica las distintas cargas portuarias que soportan los distintos tráficos-tipo considerados. Esta cuantificación se realiza para dos regímenes económicos del Sistema Portuario Español:
  - ⇒ El régimen tarifario actualmente vigente
  - ⇒ El nuevo régimen económico de tasas que propone el anteproyecto de Ley de Régimen Económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general
- ❑ De esta forma, es posible identificar:
  - ⇒ Para un mismo tráfico-tipo:
    - ❖ El incremento o reducción de las distintas tasas/tarifas portuarias: al buque, al pasaje, a la mercancía, etc.
    - ❖ El incremento o reducción del conjunto de cargas portuarias soportadas, al año y por escala
    - ❖ Las diferencias que se establecen por tipo de navegación
    - ❖ Las diferencias que se establecen por Puerto de escala
  - ⇒ Los mismos puntos se pueden comparar entre diferentes tráficos-tipo
- ❑ Los tráficos-tipo considerados han sido los siguientes:
  - ⇒ Ro-Ro de cabotaje europeo
  - ⇒ Car-carrier de cabotaje europeo
  - ⇒ Portacontenedores de cabotaje europeo
  - ⇒ Ro-Pax de cabotaje europeo
  - ⇒ Portacontenedores de cabotaje insular
  - ⇒ Carguero de cabotaje peninsular
  - ⇒ Carguero de cabotaje insular



### Se ha tratado de seleccionar unos tráficos-tipo que reflejen la realidad actual

- Para ello se ha contactado con distintas empresas navieras y/o consignatarias que han proporcionado datos sobre sus tráficos de tal manera que, a través de dichos datos que han constituido los “inputs” del Modelo, se ha caracterizado una escala tipo:

DATOS DEL SERVICIO
Tipo de buque
Arqueo Bruto (GT)
Tipo de servicio (Regular, Tramp)
Cabotaje nacional peninsular?
Cabotaje con puertos U.E.?
Cabotaje con puertos insulares, o Ceuta o Melilla?
Duración de la escala (horas)
Nº escalas/año
Nº buques empleados
Nº escalas/buque/año
MARPOL - tons residuos entregados/año
DATOS DEL PUERTO
Nombre de la Autoridad Portuaria
Puerto en régimen concesional? (SI; NO)
Terminal (1= no concesionada o autorizada; 2= en concesión o autoriz.)
Atraque (1= atraque de la A.P.; 2= atraque concesionado o autorizado)
Atraque (1= de costado; 2= de punta)
Atraque (1= sin espacio de agua en concesión o autorización; 2= con espacio de agua en concesión o autorización)
Instalaciones en régimen de concesión admtdva.construídas por el concesionario
Estación Mª (1= de la A.P.; 2= concesionada o autorizada)

VOLUMEN DEL TRÁFICO/ESCALA
Nº pasajeros/escala
Nº pasajeros Bloque I/escala
Nº motocicletas y vehículos de dos ruedas/escala
Nº automóviles de turismo y vehículos similares/escala
Nº autocares y vehículos de transporte colectivo/escala
Volumen de mercancía (tons)
Volumen de mercancía no transportada en equipos de transporte (tons)
Grupo asignado a la mercancía
Grupo asignado a la mercancía no transportada en equipos de transporte
EQUIPOS DE TRANSPORTE / ESCALA
Nº Contenedores <= 20'
Nº Contenedores > 20'
Nº Plataformas con Contenedores <= 20'
Nº Plataformas con Contenedores > 20' y semirremolques
Nº Camiones con caja hasta 6 m
Nº Camiones o vehículos articulados con caja de más de 6 m
Nº Cabezas tractoras
Nº Camiones con remolque (trenes de carretera)
Otros elementos (tons)
OTROS DATOS
¿Aplica bonificación por respeto medioambiental?
¿Dispone de sistemas de calidad certificados?
Mercancía usuaria del transporte ff.cc.
M <sup>2</sup> ocupados de la zona de tránsito
Días de ocupación de la zona de tránsito