



VALORACIÓN DE LA LOGÍSTICA MARÍTIMO - PORTUARIA

Informe 2023 - 17ª edición

Noviembre de 2024

1. INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA

En el presente informe se elabora un estudio sectorial sobre el transporte marítimo-portuario en el tráfico de vehículos, analizando individualmente los principales puertos utilizados.

Los indicadores han sido elaborados a partir de un cuestionario contestado por 19 de las empresas asociadas a ANFAC, refiriéndose al servicio recibido en el año 2023. Más de la mitad de estas marcas tienen modelos producidos en España.






El estudio abarca una serie de aspectos relevantes para configurar un servicio portuario competitivo de acuerdo con los niveles de calidad requeridos por el fabricante para el transporte marítimo de vehículos. Los principales apartados analizados son:

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

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

Para la obtención de las puntuaciones globales se ponderan las puntuaciones individuales de cada una de las empresas de logística que han sido valoradas en el informe conforme al volumen de vehículos transportado por cada una de ellas.

Las valoraciones y preguntas sobre tiempos siguen el siguiente esquema sobre 5 puntos:

	≤1	Muy Insatisfactorio	> 60 min
	1 > Valor ≤ 2	Insatisfactorio	45-60 min
	2 > Valor ≤ 3	Mejorable	30-45 min
	3 > Valor ≤ 4	Suficiente	15-30 min
	> 4	Satisfactorio	< 15 min

n.d. No disponible: no se ha recibido un número de respuestas representativo.

Además, dentro de los datos medios también se indica la dirección de la variación del resultado actual respecto al publicado en el informe anterior (=, ↑ o ↓).

Listado de marcas participantes:

- | | |
|------------|----------------|
| 1. AUDI | 11. MAZDA |
| 2. BMW | 12. MERCEDES |
| 3. CITROEN | 13. MITSUBISHI |
| 4. CUPRA | 14. NISSAN |
| 5. DACIA | 15. OPEL |
| 6. DS | 16. PEUGEOT |
| 7. FIAT | 17. RENAULT |
| 8. FORD | 18. SEAT |
| 9. HYUNDAI | 19. TOYOTA |
| 10. KIA | 20. VOLKSWAGEN |

2. DATOS GENERALES

Desde el año 2020, las cadenas logísticas nacionales e internacionales han sufrido diferentes impactos, derivados primero de la pandemia del covid-19 y posteriormente de las tensiones geopolíticas. A la invasión rusa de Ucrania en febrero de 2022 se ha unido la creciente tensión en Oriente Medio iniciada en octubre de 2023. Como resultado de esta situación, se ha generado una crisis en el mar Rojo dificultando el tránsito por el Canal de Suez, uno de los corredores marítimos más importantes del mundo y la vía más corta para transportar mercancías entre Europa y Asia. La vía alternativa al Canal de Suez es bordeando la costa africana y cruzando, a través del Cabo de Buena Esperanza (Sudáfrica), con los consiguientes aumentos de tiempos y costes que generaron ciertos desajustes en los aprovisionamientos durante los primeros meses del conflicto y han impulsado el aumento de coste del transporte marítimo.

A pesar de este entorno, en el año 2023 las ventas de turismos y comerciales ligeros en España se recuperaron con un crecimiento del 17,4 % respecto al año anterior, registrando un volumen total de 1.095.416 unidades. En la Unión Europea también se ha observado una mejora, creciendo el mercado de vehículo ligero en un 14,8 % respecto al año anterior. Sin embargo, tanto en España como Europa, el mercado continúa por debajo del nivel correspondiente a 2019 con un -25,6 % y un -18,7 %, respectivamente.

Por el lado de la oferta, a pesar de los continuos retos en el aprovisionamiento de componentes a las fábricas de automoción, los cuellos en las cadenas logísticas internacionales han recuperado la normalidad y, con ello, las fábricas han conseguido regular los flujos de producción, aunque siguen observándose desajustes puntuales a lo largo del año. Con todo esto, la producción total de vehículos en España cerró el año 2023 con 2.451.243 unidades producidas tras crecer un 10,4 % respecto al año anterior. En consecuencia, la exportación también se ha visto favorecida creciendo un 14,4 % respecto a 2022. En cualquier caso, tanto la producción como en exportación se han situado un -13,2 % y -6,9 %, respectivamente, por debajo de 2019, no consiguiendo todavía recuperar los niveles previos a la pandemia.

Las continuas dificultades en la logística del automóvil han provocado desajustes entre los diferentes modos de transporte (carretera, ferrocarril y barco), aunque el volumen total de vehículos transportados a lo largo de 2023, en línea con el aumento del mercado y la producción, ha crecido un 8,3 % y se ha situado en casi 5 millones de vehículos.

En concreto, para el transporte marítimo, durante el año 2023, conforme a los datos de Puertos del Estado, se transportaron por los puertos españoles analizados en este informe 2,7 millones de vehículos¹, lo que supone un fuerte crecimiento del 23,1 % sobre la cifra del año anterior.

De los 24 puertos que a lo largo de 2023 tuvieron algún tráfico de vehículos en régimen de mercancía, este informe se centra en analizar los 8 principales puertos para la importación y exportación de vehículos. Así, del total de vehículos nuevos que circularon por la red de Puertos del Estado, los 8 puertos analizados representaron en 2023 una cuota del 88,5 % del total.

Los fabricantes de vehículos que han participado en esta edición del informe son responsables del transporte de más de 2 millones de vehículos, cifra que representa el 74,8 % del total de vehículos transportados por los puertos analizados. De estos movimientos, en torno a 500.000 vehículos han sido importados y 1.500.000 exportados a Europa o a terceros países o bien transportados a las Islas Baleares o Islas Canarias.

¹ Aunque en este informe no se ha incluido el Puerto de Bilbao por no disponer de una muestra significativa, es importante destacar que el volumen de vehículos transportados a través de este puerto ha crecido en los últimos años notablemente, registrándose más de 60.000 vehículos en 2023.

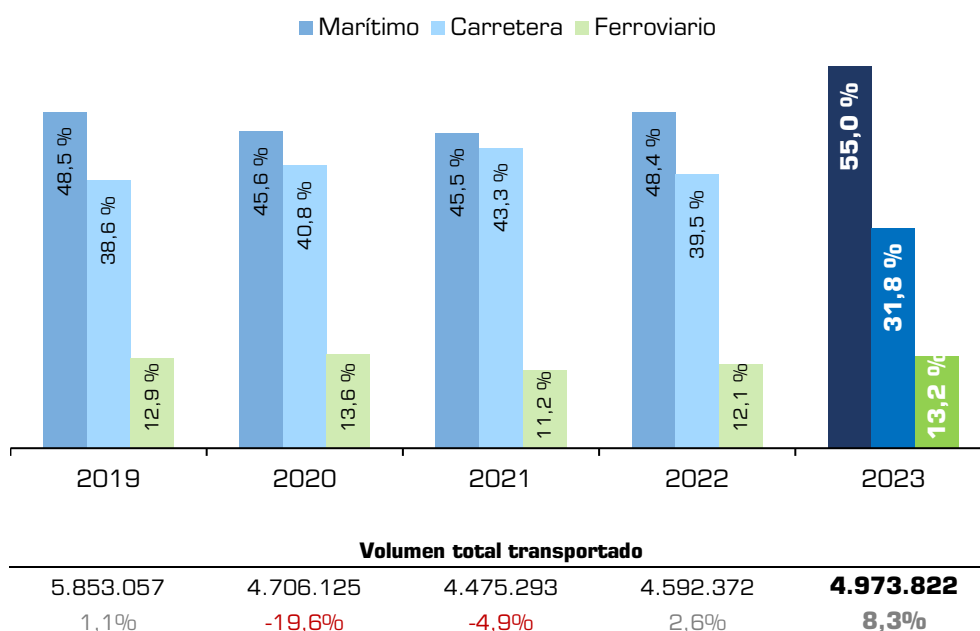
Respecto al reparto intermodal del transporte de vehículos en 2023, se observan notorias diferencias en la evolución de las cuotas de los tres modos analizados (carretera, ferroviario y marítimo).

El transporte por carretera pierde 7,7 p.p. y obtiene una cuota del 31,8 % tras las caídas registradas tanto en el tráfico nacional como internacional. Las dificultades en la oferta del transporte por carretera, con falta de flotas disponibles para la presión de demanda ante la recuperación del mercado y la producción, ha lastrado este modo de transporte en favor del ferrocarril y el transporte marítimo.

Por otro lado, el modo ferroviario ha ganado 1,1 p.p. En este caso, la normalización de los flujos de producción ha permitido al transporte ferroviario recuperar el volumen nacional que se había pasado a transportar por carretera ante las irregularidades en el flujo por las dificultades en las líneas de producción ocasionadas por el covid-19 y las tensiones geopolíticas. Esto ha permitido que el ferrocarril alcance una cuota del 13,2 %.

Es de destacar, que el transporte marítimo, a pesar de las dificultades que ha vivido en determinados momentos del año 2023, ha aumentado su cuota en 6,6 p.p. hasta situarse en un 55 % de los vehículos totales transportados. Con esto, el transporte marítimo ha recuperado casi los volúmenes prepandemia, superando los 2,7 millones de vehículos transportados en el año. En este caso, esta circunstancia está claramente relacionada con el ligero mejor comportamiento de la exportación y el aumento del mercado y la recuperación de la importación.

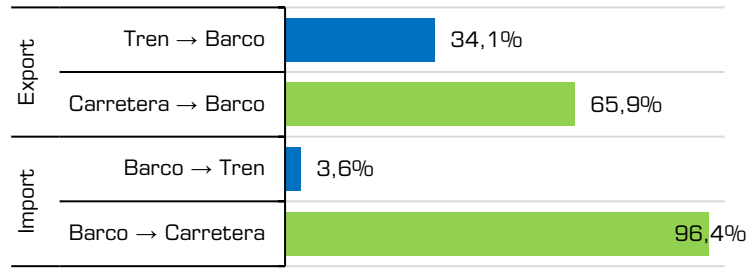
Gráfico 2.1. Evolución del transporte de vehículos por canal



Fuente: ANFAC y Puertos del Estado.

El ferrocarril sigue siendo un medio relevante para el traslado final de los vehículos a las terminales de los puertos en los flujos de exportación, suponiendo el 34,1% (frente al 32,5 % del año anterior) del total de los vehículos exportados a través de los puertos españoles en 2023, transportándose el restante 65,9 % por carretera.

Gráfico 2.2. Evolución del transporte marítimo de vehículos por canal en 2023



Fuente: ANFAC.

A continuación, se resumen las conclusiones extraídas de las valoraciones recibidas para el transporte marítimo de vehículos, detallando los resultados obtenidos para cada uno de los puertos analizados.

3. RESULTADOS GLOBALES

Al margen de las conclusiones específicas para cada puerto que se incluyen en el punto siguiente, los principales mensajes que se pueden extraer del informe de la valoración logística marítimo – portuaria son los siguientes:

- **En 2023 el volumen de vehículos transportados por el modo marítimo ha crecido un 23,1 %, acercándose a los niveles prepandemia.** El número de vehículos transportados por barco en 2023 ha superado los 2,7 millones tan solo un 3,6 % por debajo del volumen de 2019.
- **La valoración global se mantiene constante:** la valoración media ponderada de los puertos analizados **se vuelve a situar en los 3,9 puntos sobre un total de 5**. De los ocho puertos analizados, tres son los que registran una valoración satisfactoria (superior a 4 puntos) con el Puerto de Tarragona en primer puesto, seguido del Puerto de Santander y el Puerto de Sagunto.

Respecto a su evolución sobre el año anterior, tres puertos han mejorado su valoración, mientras que otros tres han mantenido su puntuación y dos han retrocedido.

- **La valoración general sigue estando lastrada por la saturación en los puertos:** aunque en menor nivel que los dos años anteriores sigue existiendo problemas puntuales de saturación, en especial en los puertos que manejan mayores volúmenes.
- **Mejora la percepción de la proactividad de las autoridades:** las acciones llevadas a cabo desde los puertos para responder a los problemas que se han ido generando en los últimos años han sido valoradas positivamente por los fabricantes, mejorando la valoración en una décima y pasando a situarse en 4 puntos.
- **La agilidad en los trámites aduaneros se mantiene como el indicador mejor valorado:** este indicador sigue siendo el mejor valorado, aunque tras perder dos décimas respecto al año anterior, pasa a situarse en 4,3 puntos y comparte ahora valoración con otros de los aspectos principales analizados, que son la manipulación en la carga y descarga de camiones y las incidencias sobre los vehículos por causas distintas a la manipulación. La saturación en algunos puertos como consecuencia de los desajustes durante el año 2023 ha provocado que los tiempos medios de despacho en la aduana se hayan visto afectados.
- **Mejora de la accesibilidad a los puertos:** tanto los accesos por carretera como por ferrocarril continúan avanzando y mejoran en ambos casos en una décima, obteniendo valoraciones de 4 y 3,6 puntos, respectivamente. En cualquier caso existe una preocupación generalizada por la afectación de las obras de mejora de los accesos ferroviarios sobre los tráficos habituales que suponen cambios y restricciones.
- **La carga y descarga de camiones sigue siendo la mejor valorada dentro de la manipulación de los vehículos:** con una mejora de una décima y un alto grado de homogenización entre todos los puertos, los fabricantes se muestran satisfechos durante esta parte del proceso, aunque sigue siendo esencial continuar las labores de formación que permiten mantener las incidencias en niveles bajos durante la manipulación.
- **La carga y descarga de barcos sigue siendo la peor valorada:** aunque se registra una mejora de dos décimas, este aspecto sigue indicando una clara necesidad de mejora, solo alcanzándose una valoración satisfactoria en 2 de los 8 puertos analizados.

Adicionalmente, los fabricantes ponen de manifiesto algunos aspectos relevantes, muchos de ellos ya apuntados en años anteriores:

- **Agilizar las mejoras del acceso ferroviario e infraestructuras necesarias fuera y dentro del puerto:** La apuesta por el ferrocarril es indiscutible para el sector del automóvil cuyo objetivo siempre ha sido incrementar su cuota de utilización, tanto por motivos de eficiencia en el transporte como por la medioambiental, cada vez más presente en su política de responsabilidad corporativa. Los fondos europeos están dando un impulso a dichas infraestructuras, necesarias para mejorar la capacidad de acceso, lo que se valora de forma positiva. Sin embargo, en el proceso de desarrollo en el que nos encontramos las obras necesarias suponen importantes incidencias para normal funcionamiento de los tráficos habituales. La coincidencia de iniciativas en marcha no ayuda a conseguir una buena adaptación a la situación. Por ello, se considera fundamental llamar la atención sobre la necesidad de la máxima sensibilidad ante los perjuicios causados y la búsqueda de las mejores soluciones que permitan solventar de la mejor forma posible este periodo de dificultades.

Por otro lado, la gestión interior de las terminales ferroviarias es fundamental para el máximo rendimiento. De hecho, los fabricantes ponen de manifiesto la falta de capacidad en las terminales portuarias según las crecientes necesidades actuales y futuras. La colaboración de toda la cadena de valor involucrada en el tráfico resulta fundamental, siendo todos los eslabones necesarios para conseguir avanzar hacia la mayor eficiencia en estos tráficos.

- **Adaptación de los puertos a la nueva realidad en la demanda de servicios:** el aumento de la demanda de servicios portuarios para el tráfico de vehículos, tanto de importación como de exportación, está poniendo presión sobre la capacidad de los puertos. Desde el sector solicitamos un enfoque racional, holístico, que cuente con toda la comunidad portuaria para no perjudicar, ni en disponibilidad de servicios ni en calidad, a los tráficos históricos tanto de exportación como de importación y que son la base de la importancia del sector en la economía española tanto desde el punto de vista comercial como de fabricación.
- **Mejorar el grado de flexibilidad del servicio y adaptación a las necesidades de los fabricantes:** no encontramos ante la irregularidad en los flujos de mercancías que persiste en estos últimos años, la saturación en los puertos, las dificultades para el acceso ferroviario, unido a cierta rigidez en la adaptación de los servicios de manipulación de los vehículos. Esta situación afecta a los tiempos de la cadena logística, genera mayor probabilidad de incidencias y mayores costes, todo ello contraproducente para mantener la competitividad del sector.
- **Participación activa del puerto y la terminal para el paso de vehículos electrificados:** El avance progresivo en el volumen de los vehículos de este tipo es una realidad innegable dado los objetivos de la comisión que supone que, en 2035, sustituirán por completo a la comercialización de vehículos de combustión. Este aumento de cuota progresiva en los vehículos transportados y sus peculiaridades hace necesaria la colaboración del puerto y de la terminal para poner a disposición las infraestructuras necesarias, así como coordinar la información necesaria sobre los vehículos para los involucrados en el transporte como es el caso de las navieras.
- **Seguir avanzando en la utilización de herramientas digitales y de Inteligencia Artificial para la gestión de los vehículos en los puertos:** La existencia de herramientas digitales debe permitir su máximo aprovechamiento para la gestión de los vehículos que acceden al puerto y a la terminal en tiempo real agilizando así su acceso y permitiendo la identificación permanente de los vehículos y facilitando la gestión de su manipulación.

- Minimizar las incidencias en la manipulación de los vehículos a través de la formación y concienciación y la implementación de controles en el proceso de la carga y descarga:** aunque los indicadores de manipulación han mejorado con carácter general, sigue existiendo la necesidad de mejora. Todo ello pasa por una mayor concienciación sobre las peculiaridades que tiene un vehículo como mercancía, pues la ausencia de protección exterior los hace vulnerables y cualquier incidencia supone un coste tanto económico, como en el tiempo de entrega y reputacional para las marcas. Se mantienen las quejas sobre un exceso de velocidad durante la manipulación en base a las instrucciones que desde las marcas se facilita para asegurar una correcta manipulación de los vehículos. Desde hace años, los fabricantes señalan que en muchas de las operativas no existe control de calidad en el proceso de carga y descarga, evidenciando que solo se hace un control en la recepción. Este tipo de control, junto con la potenciación de la formación sería un aspecto que reduciría de forma significativa las incidencias en los vehículos.

Este informe de valoración es una herramienta más que ANFAC ha desarrollado para hacer seguimiento de la calidad de los servicios portuarios y que viene a complementar el [Esquema de Calidad ANFAC – Puertos del Estado](#). Dada la importancia del transporte marítimo para el sector y la necesidad de impulsar la máxima calidad, en el año 2003 se puso en funcionamiento, junto con Puertos del Estado, este sistema de control de calidad que pasa por la certificación de los servicios ofrecidos por los intervinientes en la Comunidad Portuaria en base a un Referencial Especifico para cada puerto. Se analizan aspectos clave del mantenimiento de las infraestructuras del puerto, luminosidad de las zonas, programas preventivos y correctivos de los puertos, seguimiento de las instrucciones de la marca en la manipulación, etc. El disponer de esta certificación anual supone, además, una bonificación del 15 % en la tasa de actividad, lo que denota la importancia que desde Puertos del Estado le confieren a la calidad de los servicios.

La siguiente tabla resumen los principales resultados del informe.

Tabla 3.1. Ranking de los puertos peninsulares

		Valoración		Nº de vehículos PTOS. DEL ESTADO	Representatividad (1)
1	Tarragona	4,5	↑	205.586	84,7 %
2	Santander	4,4	=	321.816	81,4 %
3	Sagunto *	4,2	=	121.453	72,7 %
4	Pasaia	3,9	↓	287.033	95,4 %
5	Valencia	3,8	↑	475.777	72,7 %
	Vigo *	3,8	↑	595.524	71,4 %
6	Barcelona	3,7	=	675.973	64,5 %
7	Málaga *	3,4	↓	53.816	79,7 %
TOTAL		3,9	=	2.736.978	74,8 %

(*) Puertos penalizados por no tener acceso ferroviario.

(1) Porcentaje de los datos facilitados por las marcas participantes en el informe en relación con los volúmenes oficiales de Puertos del Estado.

Fuente: ANFAC y Puertos del Estado.

Tabla 3.2. Valoración global de los puertos (ordenados alfabéticamente)

	Nº vehículos PTOS. DEL ESTADO	Autoridad Portuaria		Accesibilidad por...		Agilidad asignación zonas de depósito	Manipulación de los vehículos en...				Otras incidencias	Flexibilidad del servicio	TOTAL	
		Proactividad	Trámites aduaneros	carretera	ferrocarril		carga / descarga			zonas de depósito				
							camiones	trenes	barcos					
Barcelona	675.973	2,9	3,7	3,4	3,8	3,4	4,3	3,8	3,9	3,8	4,3	2,9	3,7	=
Málaga *	53.816	3,7	3,0	4,0	n.d.	3,5	4,0	n.d.	4,0	4,0	3,7	3,7	3,4	↓
Pasaia	287.033	4,4	3,8	4,5	3,0	4,0	4,0	3,8	3,7	3,4	4,1	4,5	3,9	↓
Sagunto *	121.453	5,0	5,0	5,0	n.d.	4,5	4,4	n.d.	4,0	4,8	4,7	4,7	4,2	=
Santander	321.816	4,2	4,5	4,7	4,5	4,1	4,5	4,3	4,2	4,4	4,5	4,1	4,4	=
Tarragona	205.586	5,0	4,8	4,6	4,7	4,4	4,5	4,2	4,2	4,6	4,7	4,2	4,5	↑
Valencia	475.777	4,1	4,5	3,1	3,1	4,6	4,2	3,6	2,4	4,3	4,1	4,0	3,8	↑
Vigo *	595.524	4,0	4,5	4,8	n.d.	4,0	4,4	n.d.	3,1	4,4	4,3	4,0	3,8	↑
TOTAL	2.736.978	4,0	4,3	4,1	3,7	4,0	4,3	3,9	3,5	4,1	4,3	3,9	3,9	=
		↑	↓	↑	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓		=

(*) Puertos penalizados por no tener acceso ferroviario.

NOTA: el nº de vehículos de los puertos de Valencia y Sagunto se estima a partir de los volúmenes analizados en el informe.

Fuente: ANFAC y Puertos del Estado.

4. ANÁLISIS POR PUERTOS

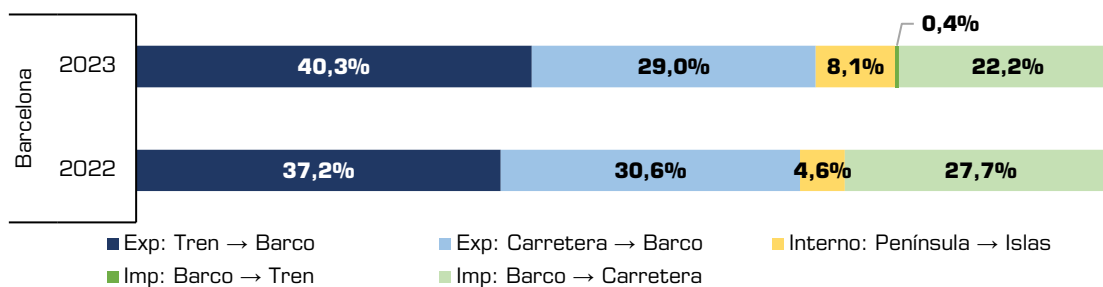
4.1. PUERTO DE BARCELONA

El tráfico de vehículos en el Puerto de Barcelona registró en 2023 un elevado crecimiento del 34,1 % hasta alcanzar los 675.973 vehículos, permitiéndole mantenerse como el puerto líder en vehículos transportados. El volumen analizado ha representado el 64,5 % del total del tráfico de vehículos en el puerto. Como ya se comentó en la edición anterior, la menor representatividad de este puerto vendría explicada por el aumento en el uso de este para la entrada de vehículos producidos fuera de Europa y cuyo destino, en su mayor parte, está dirigido a otros países europeos.

Con los datos analizados, el Puerto de Barcelona sigue configurándose como un puerto fuertemente exportador al representar el 69,3 % del volumen de vehículos analizados. Por otra parte, el 22,6 % se corresponde con la importación, y el 8,1 % restante serían vehículos con destino a las islas, motivado en este caso por el traslado de vehículos de Barcelona a Baleares con la recuperación del canal alquilador.

En cuanto a la intermodalidad, el uso de la carretera cae 7,1 p.p., suponiendo el 51,2 % de los traslados. Por el contrario, la cuota ferroviaria crece hasta obtener una cuota del 40,8 %, siendo en su mayoría usado para el acercamiento de los vehículos producidos en España y su posterior exportación a través de los puertos.

Gráfico 4.1.1. Cuotas de exportación e importación por modalidad



Fuente: ANFAC.

Respecto a las valoraciones obtenidas por el Puerto de Barcelona, la siguiente tabla resume la puntuación obtenida dentro de cada categoría.

Tabla 4.1.1. Resumen de la valoración del Puerto de Barcelona

		VALORACIÓN			
Autoridad portuaria	Proactividad	2,9	↑		
	Trámites aduaneros	3,7	↓		
Accesibilidad	Por carretera	3,4	=		
	Por ferrocarril	3,8	=		
Asignación zonas depósito		3,4	↓		
Manipulación de vehículos	En carga / descarga	Camiones	4,3	↑	
		Trenes	3,8	↓	
		Barcos	3,9	=	
	En zonas de depósito	3,8	=		
Otras incidencias		4,3	↑		
Flexibilidad de servicios		2,9	=		
VALORACIÓN		3,7	=		
		Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4
VALORACIÓN		3,6	3,6	3,4	4,1

Fuente: ANFAC.

El Puerto de Barcelona mantiene una puntuación de 3,7 sobre 5, aunque las mejoras observadas en los Puertos de Valencia y Vigo con los que compartía cuarta posición en la edición anterior le hacen descender en el ranking global hasta la sexta posición.

- **Proactividad de la Autoridad Portuaria:** la visión de las marcas en cuanto a la proactividad del puerto ha mejorado en 4 décimas, destacando que todos los aspectos analizados han registrado crecimientos respecto al año anterior. Esta mejora pone de manifiesto el interés del puerto hacia el sector de automoción y por seguir mejorando el servicio prestado.
- **Trámites aduaneros:** la agilidad en el despacho de mercancías por la aduana es el aspecto que más ha retrocedido, perdiendo la consideración de “satisfactorio” y siendo valorado en 3,7 puntos. Esta caída está principalmente vinculada a los tráficos de importación que caen en 1,4 puntos respecto al año pasado. El aumento del tráfico en el Puerto de Barcelona tras la llegada de nuevos fabricantes que acuden a éste como punto de entrada a España y a Europa ha provocado situaciones de saturación y congestión, generando problemas en la gestión aduanera y alargamiento de plazos.
- **Accesibilidad:** la accesibilidad al puerto, tanto por carretera como por ferrocarril, se ha mantenido con las mismas valoraciones, siendo éstas de 3,4 y 3,8, respectivamente. Aún así, para el **tráfico por carretera** se destacan mejoras en lo relativo a retenciones de tráfico y al tiempo medido de espera para sacar la mercancía de puerto, mientras que han retrocedido la valoración del estado de la carretera y el tiempo medio de acceso al puerto para la exportación. Por otro lado, para el **tráfico ferroviario** la mejora de 5 décimas en cuanto al tiempo medio para el acceso se ha visto compensada por retrocesos en la capacidad y en la gestión de las instalaciones. En general se destacan problemas de saturación en los que se debe trabajar para evitar que la accesibilidad siga viéndose afectadas en el futuro.
- **Asignación de las zonas de depósito:** la gestión de la asignación de las zonas de depósito cae en 4 décimas, sobre todo por un aumento de los tiempos de espera donde la caída es de 6 décimas. Por otro lado, también se observa un deterioro en las condiciones de la zona de depósito, perdiendo esta partida 2 décimas respecto al año anterior. Es de destacar los comentarios que mencionan algunas mejoras introducidas a lo largo de 2024 que han ayudado a aliviar la situación.
- **Manipulación de vehículos:** la carga y descarga de **camiones** mejora en 3 décimas y obtiene así una valoración satisfactoria de 4,3 tras registrarse una mejora considerable en el grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca. Por su parte, la valoración de la manipulación en **barcos y zonas de depósito** mantienen su consideración en 2023, mientras que en el caso de los **trenes** retrocede una décima vinculada principalmente a un menor grado de cumplimiento en la vestimenta. Es importante destacar que la valoración de daños sobre los vehículos ha retrocedido en todos los casos, siendo este un aspecto de especial relevancia para los fabricantes. Se hace especial referencia como principales causantes a una menor atención debido a la saturación de vehículos y a una velocidad de conducción excesiva.
- **Otras incidencias:** se han reducido las incidencias sobre los vehículos por otros motivos, obteniendo ahora una valoración satisfactoria de 4,3 sobre 5. Destaca la reducción de suciedad como consecuencia de los excrementos de las aves o del polvo generado por las obras.
- **Flexibilidad del servicio:** la valoración de disponibilidad en fechas no habituales ha caído hasta una puntuación de 2,9 sobre 5, mientras que se produce una mejora en la percepción del sobrecoste vinculado a las operaciones en horarios o fechas no habituales, aunque ésta sigue estando en valores bajos de 2,7. Por ello, la valoración global sigue identificándose como un aspecto mejorable con una valoración de 2,9 puntos.

Las siguientes tablas incluyen un mayor detalle de cada una de las categorías analizadas para este puerto.

Tabla 4.1.2. Valoración de la Autoridad Portuaria: proactividad y relación con el cliente

	VALORACIÓN	
Impulso de la mejora de su propio sistema de gestión	3,0	↑
Impulso de la mejora de sus infraestructuras	2,9	↑
Proactividad del puerto ante problemas planteados por el cliente	2,9	↑
VALORACIÓN	2,9	↑

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.1.3. Trámites aduaneros: agilidad en el despacho de mercancías por la aduana

	VALORACIÓN	
Para exportación	3,9	↓
Para importación	3,5	↓
VALORACIÓN	3,7	↓

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.1.4. Nivel de accesibilidad al puerto

ACCESO POR CARRETERA		Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4	VALORACIÓN	
Accesos externos (últ. 10 km hasta el puerto)	Estado de la carretera					3,6	↓
	Retenciones de tráfico					3,1	↑
Tráfico interno (tiempo medio desde...)	...entrada del camión hasta punto de carga/descarga	3,1	3,2	2,0	3,3	2,9	↓
	...punto de carga/descarga hasta salida del camión	3,7	2,9	4,1	3,8	3,8	↑
VALORACIÓN		3,4	3,1	3,1	3,6	3,4	=

ACCESO FERROVIARIO		Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4	VALORACIÓN	
Capacidad instalaciones ferroviarias		3,0	3,0	2,8	5,0	3,7	↓
Gestión instalaciones ferroviarias		3,0	3,0	3,5	5,0	4,0	↓
Tiempo medio desde entrada del tren al puerto hasta punto de carga/descarga		3,0	n.d.	3,7	4,0	3,8	↑
VALORACIÓN		3,0	3,0	3,3	4,7	3,8	=

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.1.5. Agilidad en la gestión para la asignación de zonas de depósito en terminales

	Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4	VALORACIÓN	
Tiempo medio que espera un camión desde que solicita la carga/ descarga hasta que se le asigna una zona de depósito.	2,6	3,5	1,9	4,0	3,0	↓
Condiciones de la zona de depósito (limpieza, iluminación, marcado de plazas, etc.).	3,6	4,0	3,8	4,0	3,8	↓
VALORACIÓN	3,1	3,8	2,9	4,0	3,4	↓

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.1.6. Manipulación de los vehículos

EN LA CARGA/DESCARGA DE CAMIONES		Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	4,0	3,8	4,0	4,8	4,4	↑
	Modo de conducción	4,0	4,0	4,0	4,8	4,4	↑
	Vestimenta	4,0	4,2	4,7	4,8	4,6	↑
	Preparación y cuidado	4,0	4,0	4,0	4,8	4,4	↑
Valoración daños sobre vehículos		3,5	3,8	3,6	4,0	3,7	↓
VALORACIÓN		3,9	3,9	4,1	4,6	4,3	↑

EN LA CARGA/DESCARGA DE TRENES		Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	4,0	3,7	3,3	3,3	3,4	↑
	Modo de conducción	4,0	3,7	3,3	3,3	3,4	↑
	Vestimenta.	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	↓
	Preparación y cuidado.	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	↓
Valoración daños sobre vehículos		4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	↓
VALORACIÓN		4,0	3,9	3,7	3,7	3,8	↓

EN LA CARGA/DESCARGA DE BARCOS		Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	3,5	3,8	3,3	3,3	3,4	↑
	Modo de conducción	3,0	4,0	4,0	4,0	3,8	=
	Vestimenta	4,5	4,0	4,0	4,0	4,1	↓
	Preparación y cuidado	3,5	4,0	4,0	4,0	3,9	=
Valoración daños sobre vehículos		4,5	4,0	4,0	4,0	4,1	↓
VALORACIÓN		3,8	4,0	3,9	3,9	3,9	=

EN LAS ZONAS DE DEPÓSITO		Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	3,9	3,4	3,0	3,1	3,3	↑
	Modo de conducción	3,5	4,0	4,0	4,0	3,9	↑
	Vestimenta	4,4	4,0	4,0	4,0	4,1	↓
	Preparación y cuidado	3,5	4,0	3,9	4,0	3,9	=
Valoración daños sobre vehículos		4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	↓
VALORACIÓN		3,9	3,9	3,8	3,8	3,8	=

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.1.7. Incidencias sobre los vehículos por otras causas

	Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4	VALORACIÓN	
Por contaminación industrial	4,1	4,6	1,5	5,0	4,0	↑
Por suciedad (excrementos de aves, silos, polvo de obras, etc.)	3,3	4,0	3,7	4,8	4,1	↑
Por fenómenos atmosféricos	4,3	4,8	4,7	5,0	4,7	↑
VALORACIÓN	3,9	4,5	3,3	4,9	4,3	↑

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.1.8. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

	Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4	VALORACIÓN		
Disponibilidad inmediata o necesidad de preavisos con mucha antelación para operar...	... en horarios no habituales	3,4	2,3	2,1	3,8	3,2	=
	... en fechas no habituales	3,0	2,2	1,8	3,8	2,9	↓
Sobrecoste asociado a operaciones en horarios o fechas no habituales		3,3	2,7	2,5	2,3	2,7	↑
VALORACIÓN		3,2	2,4	2,1	3,3	2,9	=

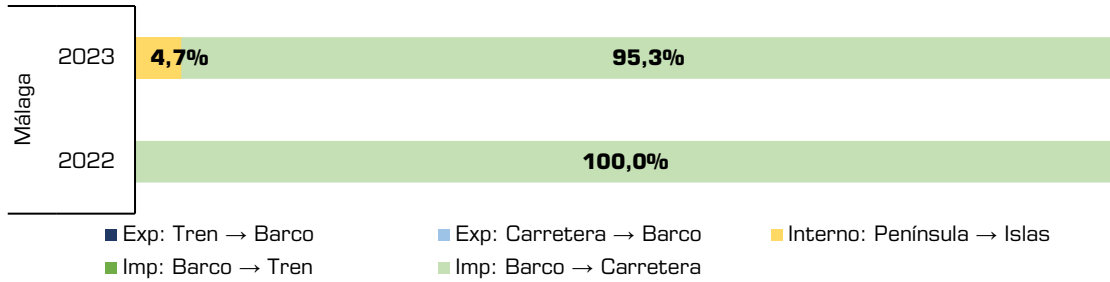
Fuente: ANFAC.

4.2. PUERTO DE MÁLAGA

Durante el 2023, a través del Puerto de Málaga se transportaron un 21,6 % más vehículos que en 2022, alcanzando las 53.816 unidades y continuando la senda de recuperación iniciada el año anterior.

En cuanto al destino del tráfico de vehículos en el Puerto de Málaga analizado en este informe, sigue destacando por ser un puerto esencialmente importador. En 2023, ha comenzado un nuevo tráfico con destino a las islas que supuso el 4,7 % de los vehículos transportados.

Gráfico 4.2.1. Cuotas de exportación e importación por modalidad



Fuente: ANFAC.

Respecto a las valoraciones obtenidas por el Puerto de Málaga, la siguiente tabla resume la puntuación obtenida dentro de cada categoría.

Tabla 4.2.1. Resumen de la valoración del Puerto de Málaga

			VALORACIÓN	
Autoridad portuaria	Proactividad		3,7	↓
	Trámites aduaneros		3,0	↓
Accesibilidad	Por carretera		4,0	=
	Por ferrocarril		n.d.	
Asignación zonas depósito			3,5	↑
Manipulación de vehículos	En carga / descarga	Camiones	4,0	=
		Trenes	n.d.	
		Barcos	4,0	=
	En zonas de depósito		4,0	=
Otras incidencias			3,7	↑
Flexibilidad de servicios			3,7	=
VALORACIÓN			3,4	↓
			Op. 1	Op. 2
VALORACIÓN			3,8	3,8

Fuente: ANFAC.

El Puerto de Málaga rompe la senda de recuperación de los dos últimos años y pierde en esta ocasión una décima en su valoración, obteniendo una puntuación de 3,4 puntos sobre un total de 5.

- **Proactividad de la Autoridad Portuaria:** la proactividad del puerto ante los problemas planteados por el cliente ha retrocedido un punto respecto al año anterior. También se refleja la necesidad de impulsar mejoras en las infraestructuras.
- **Trámites aduaneros:** la percepción de la agilidad en la aduana en la importación de vehículos ha caído significativamente, considerando que el plazo actual es superior al deseable en comparación con otros puertos. Con todo esto, la valoración ha pasado a ser considerada como “mejorable” con una puntuación de 3 sobre 5.
- **Accesibilidad:** el **acceso por carretera** al puerto mantiene la misma valoración general que en la edición anterior, no observándose cambios en los distintos aspectos analizados. Sigue siendo importante mencionar que, respecto al **acceso ferroviario** al puerto, en 2023 sigue sin ser suficientemente operativo por las franjas horarias en las que ofrece el servicio y el sobrecoste que genera el traslado de los vehículos desde la terminal de vehículos a la terminal ferroviaria, lo que supone un fuerte desincentivo para los fabricantes. Esto penaliza la valoración global del puerto, que podría alcanzar hasta un máximo de 4 puntos². Actualmente el puerto trabaja en el reacondicionamiento de las infraestructuras ferroviarias para permitir un acceso directo a la terminal ferroviaria.
- **Asignación de las zonas de depósito:** la percepción de los fabricantes ha mejorado de forma general en todas las cuestiones analizadas, tanto en el tiempo de asignación de zonas como en el correcto mantenimiento de las mismas. Con ello, ha crecido en su conjunto en 9 décimas respecto al año anterior hasta obtener una puntuación de 3,5 considerada como “suficiente”.
- **Manipulación de vehículos:** la manipulación de los vehículos se valora de manera homogénea por todas las marcas y para todas las subpartidas con una puntuación de 4 sobre 5, sin observarse cambios respecto a la edición anterior. Los encuestados comentan que trabajar en la formación de las personas involucradas en la manipulación es esencial para que mejore el grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca y, con ello, se reduzcan las incidencias sobre la mercancía.
- **Otras incidencias:** se destaca positivamente la reducción de la suciedad a causa de los excrementos de las aves, que mejora en 9 décimas hasta los 3 puntos.
- **Flexibilidad del servicio:** las marcas ven suficiente la disponibilidad para trabajar en horarios o fechas no habituales, pero siguen considerando mejorable el sobrecoste derivado de este servicio.

² Máxima valoración que obtendría el puerto en caso de contar con servicio ferroviario y que este fuese valorado con la puntuación máxima de 5 puntos.

Las siguientes tablas incluyen un mayor detalle de cada una de las categorías analizadas.

Tabla 4.2.2. Valoración de la Autoridad Portuaria: proactividad y relación con el cliente

	VALORACIÓN	
Impulso de la mejora de su propio sistema de gestión	4,0	=
Impulso de la mejora de sus infraestructuras	3,0	↓
Proactividad del puerto ante problemas planteados por el cliente	4,0	↓
VALORACIÓN	3,7	↓

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.2.3. Trámites aduaneros: agilidad en el despacho de mercancías por la aduana

	VALORACIÓN	
Para exportación	n.d.	
Para importación	3,0	↓
VALORACIÓN	3,0	↓

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.2.4. Nivel de accesibilidad al puerto

ACCESO POR CARRETERA		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Accesos externos (últ. 10 km hasta el puerto)	Estado de la carretera			4,0	=
	Retenciones de tráfico			4,0	=
Tráfico interno (tiempo medio desde...)	...entrada del camión hasta punto de carga/descarga	4,0	4,0	4,0	=
	...punto de carga/descarga hasta salida del camión	4,0	4,0	4,0	=
VALORACIÓN		4,0	4,0	4,0	=

Fuente: ANFAC.

En cuanto al **ACCESO FERROVIARIO**, tal y como ya se ha señalado, los fabricantes no hacen uso del ferrocarril para acceder al puerto, aunque el puerto sí dispone de infraestructuras de entrada, debido a que la disponibilidad de horarios y frecuencias no cubre las necesidades del sector, así como la falta de una terminal específica para vehículos. Por tanto, la valoración para el Puerto de Málaga en lo que se refiere a accesibilidad ferroviaria hasta las terminales se equipara a la de aquellos puertos que no disponen de este tipo de acceso.

Tabla 4.2.5. Agilidad en la gestión para la asignación de zonas de depósito en terminales

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

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.2.6. Manipulación de los vehículos

EN LA CARGA/DESCARGA DE CAMIONES		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	4,0	4,0	4,0	=
	Modo de conducción	4,0	4,0	4,0	=
	Vestimenta	4,0	4,0	4,0	=
	Preparación y cuidado	4,0	4,0	4,0	=
Valoración daños sobre vehículos		4,0	4,0	4,0	=
VALORACIÓN		4,0	4,0	4,0	=

EN LA CARGA/DESCARGA DE TRENES

no se hace uso del ferrocarril.

EN LA CARGA/DESCARGA DE BARCOS		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	4,0	4,0	4,0	=
	Modo de conducción	4,0	4,0	4,0	=
	Vestimenta	4,0	4,0	4,0	=
	Preparación y cuidado	4,0	4,0	4,0	=
Valoración daños sobre vehículos		4,0	4,0	4,0	=
VALORACIÓN		4,0	4,0	4,0	=

EN LAS ZONAS DE DEPÓSITO		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	4,0	4,0	4,0	=
	Modo de conducción	4,0	4,0	4,0	=
	Vestimenta	4,0	4,0	4,0	=
	Preparación y cuidado	4,0	4,0	4,0	=
Valoración daños sobre vehículos		4,0	4,0	4,0	=
VALORACIÓN		4,0	4,0	4,0	=

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.2.7. Incidencias sobre los vehículos por otras causas

	Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Por contaminación industrial	4,0	n.d.	4,0	=
Por suciedad (excrementos de aves, silos, polvo de obras, etc.)	3,0	n.d.	3,0	↑
Por fenómenos atmosféricos	4,0	n.d.	4,0	=
VALORACIÓN	4,0	n.d.	3,7	↑

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.2.8. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Disponibilidad inmediata o necesidad de preavisos con mucha antelación para operar...	... en horarios no habituales	4,0	3,0	4,0	=
	... en fechas no habituales	4,0	3,0	4,0	=
Sobrecoste asociado a operaciones en horarios o fechas no habituales		3,0	n.d.	3,0	↓
VALORACIÓN		3,7	3,0	3,7	=

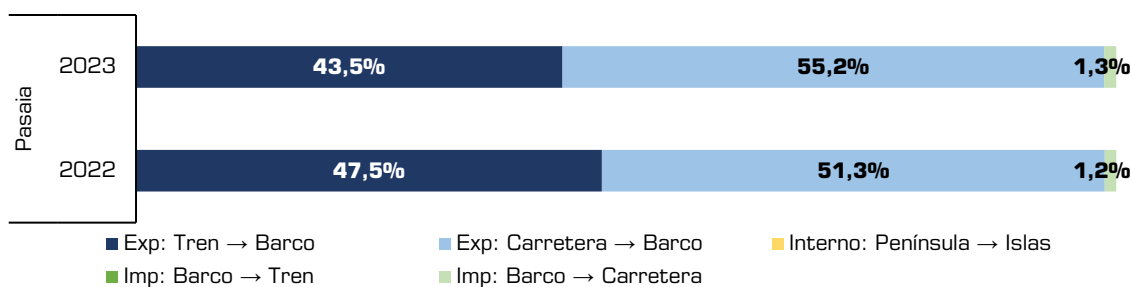
Fuente: ANFAC.

4.3. PUERTO DE PASAIA

El tráfico de vehículos en el Puerto de Pasaia creció un 19,6 % en 2023, alcanzando un volumen total de vehículos transportados de 287.033 vehículos según datos de Puertos del Estado. Con esta cifra el puerto ha conseguido ya superar en un 5 % el volumen prepandemia del año 2019. El volumen analizado en este informe corresponde prácticamente al 95,4 % del tráfico del puerto.

En cuanto a los destinos del tráfico de vehículos en el Puerto de Pasaia, este puerto se dedica casi exclusivamente a la exportación, estando bastante equilibrado el reparto entre tráficos que llegan al barco por carretera (55,2 %) y por ferrocarril (43,5 %).

Gráfico 4.3.1. Cuotas de exportación e importación por modalidad



Fuente: ANFAC.

Respecto a las valoraciones obtenidas por el Puerto de Pasaia, la siguiente tabla resume la puntuación obtenida dentro de cada categoría.

Tabla 4.3.1. Resumen de la valoración del Puerto de Pasaia

		VALORACIÓN	
Autoridad portuaria	Proactividad	4,4	=
	Trámites aduaneros	3,8	↓
Accesibilidad	Por carretera	4,5	↓
	Por ferrocarril	3,0	↓
Asignación zonas depósito		4,0	↓
Manipulación de vehículos	En carga / descarga	Camiones	4,0 =
		Trenes	3,8 ↓
		Barcos	3,7 ↓
	En zonas de depósito	3,4 ↓	
Otras incidencias		4,1 ↓	
Flexibilidad de servicios		4,5 ↓	
VALORACIÓN		3,9	↓

Fuente: ANFAC.

En esta edición el Puerto de Pasaia pierde una décima y pasa a registrar una valoración de 3,9 sobre 5. Aun así, esta puntuación le permite mantenerse como el cuarto puerto mejor valorado para el tráfico de vehículos dentro de los analizados.

- **Proactividad de la Autoridad Portuaria:** la visión de los fabricantes sobre la proactividad del puerto se mantiene con una puntuación muy satisfactoria de 4,4 sobre 5. En concreto, la valoración sobre las mejoras en el sistema de gestión y la proactividad del puerto ante problemas planteados por el cliente mejora su puntuación situándose con un excelente valor de 4,6,
- **Trámites aduaneros:** en lo que respecta a los tráficos de exportación, su actividad mayoritaria, se observa una elevada agilidad en el despacho de las mercancías, creciendo hasta una valoración muy satisfactoria de 4,6 sobre 5. Por el contrario, en el caso de la importación se ha registrado un retroceso de un punto respecto a la edición anterior, pasando a ser considerado como un aspecto a mejorar, con una puntuación de 3 sobre 5. Esto sitúa el indicador general ligeramente peor que el año anterior.
- **Accesibilidad:** la accesibilidad por carretera se mantiene en una valoración muy satisfactoria, en esta ocasión de 4,5 puntos. En los últimos meses el puerto ha trabajado en el acceso de los camiones para agilizar los registros de los camiones no autorizados, reduciendo así los tiempos de espera para acceder a las instalaciones portuarias. Sin embargo, es el **acceso ferroviario** el que retrocede hasta los 3 puntos, indicando la necesidad de trabajar en mejoras, tanto en lo que se refiere a la capacidad de las instalaciones como de la gestión y eficiencia de las mismas.
- **Asignación y condiciones de las zonas de depósito:** con una valoración de 4 puntos sobre 5, se señala la necesidad de reducir los tiempos de espera desde que el camión solicita la carga o descarga de los vehículos hasta que finalmente se le asigna la zona de depósito, que actualmente se sitúa ligeramente por encima de 30 minutos de media. Respecto a las condiciones de las zonas de depósito, se mencionan las mejoras en proceso sobre la luminaria lo que afectará positivamente en las condiciones de manipulación.
- **Manipulación de vehículos:** en lo relativo a la manipulación de los vehículos la valoración se considera en todos los casos como suficiente, siendo la **carga y descarga de camiones la mejor valorada** con una puntuación de 4. En el resto de los casos la valoración de daños sobre los vehículos recibe una puntuación de 3,4, siendo necesario trabajar en la reducción de incidencias dada la importancia tanto económica como reputacional que esto tiene sobre los fabricantes.
- **Otras incidencias:** se mantiene en una valoración por encima de 4 y manteniendo una buena consideración. En cualquier caso, mejora en lo relativo a las incidencias registradas como consecuencia de los fenómenos atmosféricos, mientras que se retrocede en lo que respecta a la generada por la contaminación industrial y la suciedad.
- **Flexibilidad del servicio:** la posibilidad de operar en horarios o fechas no habituales asumiendo un sobrecoste razonable es el aspecto mejor valorado con una puntuación muy satisfactoria por encima de 4 sobre 5.

Las siguientes tablas incluyen un mayor detalle de cada una de las categorías analizadas para este puerto.

Tabla 4.3.2. Valoración de la Autoridad Portuaria: proactividad y relación con el cliente

	VALORACIÓN	
Impulso de la mejora de su propio sistema de gestión	4,6	↑
Impulso de la mejora de sus infraestructuras	4,0	↓
Proactividad del puerto ante problemas planteados por el cliente	4,6	↑
VALORACIÓN	4,4	=

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.3.3. Trámites aduaneros: agilidad en el despacho de mercancías por la aduana

	VALORACIÓN	
Para exportación	4,6	↑
Para importación	3,0	↓
VALORACIÓN	3,8	↓

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.3.4. Nivel de accesibilidad al puerto

ACCESO POR CARRETERA		VALORACIÓN	
Accesos externos (últ. 10 km hasta el puerto)	Estado de la carretera	4,0	↓
	Retenciones de tráfico	4,0	↓
Tráfico interno (tiempo medio desde...)	... entrada del camión hasta punto de carga/descarga.	5,0	↑
	... punto de carga/descarga hasta salida del camión	5,0	↑
VALORACIÓN		4,5	↓

ACCESO FERROVIARIO		VALORACIÓN	
Capacidad instalaciones ferroviarias		3,0	↓
Gestión instalaciones ferroviarias		3,0	↓
Tiempo medio desde entrada del tren al puerto hasta punto de carga/descarga		3,0	↓
VALORACIÓN		3,0	↓

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.3.5. Agilidad en la gestión para la asignación de zonas de depósito en terminales

	VALORACIÓN	
Tiempo medio que espera un camión desde que solicita la carga/descarga hasta que se le asigna una zona de depósito	4,0	↓
Condiciones de la zona de depósito (limpieza, iluminación, marcado de plazas, etc.)	4,0	↓
VALORACIÓN	4,0	↓

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.3.6. Manipulación de los vehículos

EN LA CARGA/DESCARGA DE CAMIONES		VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	4,0	=
	Modo de conducción	4,0	=
	Vestimenta	3,4	↓
	Preparación y cuidado	3,4	↓
Valoración daños sobre vehículos		3,4	↓
VALORACIÓN		4,0	=
EN LA CARGA/DESCARGA DE TRENES		VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	3,0	↓
	Modo de conducción	4,0	=
	Vestimenta	4,0	=
	Preparación y cuidado	4,0	=
Valoración daños sobre vehículos		4,0	=
VALORACIÓN		3,8	↓
EN LA CARGA/DESCARGA DE BARCOS		VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	3,4	↓
	Modo de conducción	3,9	↓
	Vestimenta	3,9	↓
	Preparación y cuidado	3,9	↓
Valoración daños sobre vehículos		3,4	↓
VALORACIÓN		3,7	↓
EN LAS ZONAS DE DEPÓSITO		VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	3,0	↓
	Modo de conducción	3,4	↓
	Vestimenta	3,9	↓
	Preparación y cuidado	3,4	↓
Valoración daños sobre vehículos		3,4	↓
VALORACIÓN		3,4	↓

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.3.7. Incidencias sobre los vehículos por otras causas

	VALORACIÓN	
Por contaminación industrial	3,6	↓
Por suciedad (excrementos de aves, silos, polvo de obras, etc.)	4,0	↓
Por fenómenos atmosféricos	4,6	↑
VALORACIÓN	4,1	↓

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.3.8. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

	VALORACIÓN	
Disponibilidad inmediata o necesidad de preavisos con mucha antelación para operar...	... en horarios no habituales	5,0 ↑
	... en fechas no habituales	4,4 ↓
Sobrecoste asociado a operaciones en horarios o fechas no habituales	4,0	↓
VALORACIÓN	4,5	↓

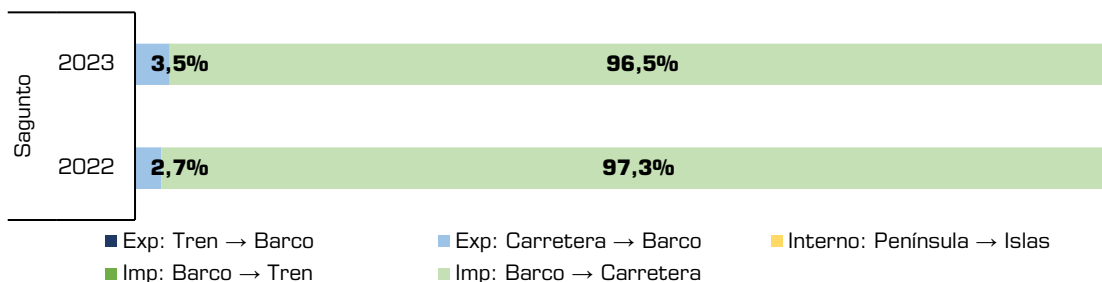
Fuente: ANFAC.

4.4. PUERTO DE SAGUNTO

En 2023 el tráfico de vehículos en el Puerto de Sagunto fue un 0,2 % inferior al del año anterior, con un volumen total de 121.453 vehículos transportados³. El volumen analizado en este informe representa un 72,7 % del total.

Respecto a los destinos de los flujos de vehículos transportados en este puerto, el 96,5 % son para importación. Además, en cuanto a la intermodalidad de los transportes realizados, el total de los traslados hasta o desde el puerto se hacen únicamente mediante el transporte por carretera al no disponer el puerto de acceso ferroviario a la terminal.

Gráfico 4.4.1. Cuotas de exportación e importación por modalidad



Fuente: ANFAC.

Respecto a las valoraciones obtenidas por el Puerto de Sagunto, la siguiente tabla resume la puntuación obtenida dentro de cada categoría.

Tabla 4.4.1. Resumen de la valoración del Puerto de Sagunto

		VALORACIÓN	
Autoridad portuaria	Proactividad	5,0	=
	Trámites aduaneros	5,0	=
Accesibilidad	Por carretera	5,0	=
	Por ferrocarril	n.d.	
Asignación zonas depósito		4,5	=
Manipulación de vehículos	En carga / descarga	Camiones	4,4 =
		Trenes	n.d.
		Barcos	4,0 =
	En zonas de depósito	4,4 =	
Otras incidencias		4,7	↑
Flexibilidad de servicios		4,7	=
VALORACIÓN		4,2	=
		Op. 1	Op. 2
VALORACIÓN		4,8	4,6

Fuente: ANFAC.

³ Puertos del Estado incluye en su estadística los datos conjuntos de los puertos de Valencia y Sagunto. Por ello, la distribución del número de vehículos de los puertos de Valencia y Sagunto se estima a partir de los volúmenes analizados en el informe.

El Puerto de Sagunto repite una valoración global satisfactoria de 4,2 puntos sobre un total de 5. Habiendo compartido en la anterior edición un segundo puesto en el ranking de puertos junto con el Puerto de Tarragona, baja ahora a una tercera posición tras las mejoras registradas de este último que le han alzado hasta la primera posición.

También es importante mencionar que el Puerto de Sagunto sigue estando penalizado en su valoración global por no disponer de acceso ferroviario, cuya puntuación podría ascender hasta un máximo de 4,7 puntos⁴ en caso de disponer de este modo de transporte. Las obras de acondicionamiento para el acceso ferroviario ya están en marcha y el comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo, Josep Vicent Boira, ya ha confirmado que se espera que concluyan para finales de 2024⁵.

- **Estabilidad en la percepción de los clientes:** el puerto ha repetido máximas valoraciones en muchas de las partidas analizadas: proactividad y trato con el cliente de la Autoridad Portuaria, trámites aduaneros y el nivel de accesibilidad al puerto por carretera, entre otros.
- **Gestión y condiciones de las zonas de depósito:** la gestión en la asignación de la zona de depósito mantiene la máxima puntuación, sin embargo, las condiciones de la zona de depósito relativas a su mantenimiento repiten una puntuación de 4 sobre 5 lo que indica la necesidad de trabajar para avanzar hacia la excelencia en el mantenimiento de estas.
- **Manipulación de vehículos:** la manipulación de los vehículos durante la carga y descarga de los **barcos** sigue siendo, en relación con el trato del vehículo, el aspecto peor valorado, con una puntuación de 4 sobre 5. De forma general se hace hincapié por parte de los encuestados en apostar por la formación del personal y la realización de auditorías, tanto internas como externas, para que algunos aspectos, como el cumplimiento de las instrucciones de la marca se cumplan siempre, como es el caso de la velocidad y el modo de conducción, que supone un aumento de las incidencias.
- **Otras incidencias:** se ha observado una mejora muy positiva en la reducción de la contaminación industrial en el puerto, que pasa ahora a considerarse como un aspecto plenamente satisfactorio.
- **Flexibilidad del servicio:** se valora muy positivamente la disponibilidad para operar fuera de los horarios y fechas habituales, aunque el sobrecoste derivado de ello se considera un aspecto mejorable con una valoración de 4 puntos sobre 5.

⁴ Máxima valoración que obtendría el puerto en caso de contar con servicio ferroviario y que este fuese valorado con la puntuación máxima de 5 puntos.

⁵ <https://www.diariodelpuerto.com/ferroviario/adif-concluira-el-acceso-ferroviario-al-puerto-de-sagunto-a-finales-de-ano-NJ19899848>

Las siguientes tablas incluyen un mayor detalle de cada una de las categorías analizadas para este puerto.

Tabla 4.4.2. Valoración de la Autoridad Portuaria: proactividad y relación con el cliente

	VALORACIÓN	=
Impulso de la mejora de su propio sistema de gestión	5,0	=
Impulso de la mejora de sus infraestructuras	5,0	=
Proactividad del puerto ante problemas planteados por el cliente	5,0	=
VALORACIÓN	5,0	=

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.4.3. Trámites aduaneros: agilidad en el despacho de mercancías por la aduana

	VALORACIÓN	=
Para exportación	5,0	=
Para importación	5,0	=
VALORACIÓN	5,0	=

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.1.4. Nivel de accesibilidad al puerto

ACCESO POR CARRETERA		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	=
Accesos externos (úl. 10 km hasta el puerto)	Estado de la carretera			5,0	=
	Retenciones de tráfico			5,0	=
Tráfico interno (tiempo medio desde...)	... entrada del camión hasta punto de carga/descarga	5,0	5,0	5,0	=
	... punto de carga/descarga hasta salida del camión	5,0	5,0	5,0	=
VALORACIÓN		5,0	5,0	5,0	=

Fuente: ANFAC.

El Puerto de Sagunto no dispone de **ACCESO FERROVIARIO** hasta las terminales.

Tabla 4.1.5. Agilidad en la gestión para la asignación de zonas de depósito en terminales

	Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	=
Tiempo medio que espera un camión desde que solicita la carga/ descarga hasta que se le asigna una zona de depósito	5,0	5,0	5,0	=
Condiciones de la zona de depósito (limpieza, iluminación, marcado de plazas, etc.)	5,0	4,0	4,0	=
VALORACIÓN	5,0	4,5	4,5	=

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.1.6. Manipulación de los vehículos

EN LA CARGA/DESCARGA DE CAMIONES		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	4,0	4,0	4,0	=
	Modo de conducción	4,0	4,0	4,0	=
	Vestimenta	4,0	5,0	5,0	=
	Preparación y cuidado	5,0	4,0	4,0	=
Valoración daños sobre vehículos		5,0	5,0	5,0	=
VALORACIÓN		4,4	4,4	4,4	=

EN LA CARGA/DESCARGA DE TRENES No dispone de accesos ferroviarios.

EN LA CARGA/DESCARGA DE BARCOS		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	4,0	4,0	4,0	=
	Modo de conducción	4,0	4,0	4,0	=
	Vestimenta	4,0	4,0	4,0	=
	Preparación y cuidado	4,0	4,0	4,0	=
Valoración daños sobre vehículos		5,0	4,0	4,0	=
VALORACIÓN		4,2	4,0	4,0	=

EN LAS ZONAS DE DEPÓSITO		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	5,0	5,0	5,0	=
	Modo de conducción	5,0	5,0	5,0	=
	Vestimenta	5,0	5,0	5,0	=
	Preparación y cuidado	5,0	5,0	5,0	=
Valoración daños sobre vehículos		5,0	4,0	4,0	=
VALORACIÓN		5,0	4,8	4,8	=

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.1.7. Incidencias sobre los vehículos por otras causas

	Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Por contaminación industrial	5,0	5,0	5,0	↑
Por suciedad (excrementos de aves, silos, polvo de obras, etc.)	5,0	4,0	4,0	=
Por fenómenos atmosféricos	5,0	5,0	5,0	=
VALORACIÓN	5,0	4,7	4,7	↑

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.1.8. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

	Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN		
Disponibilidad inmediata o necesidad de preavisos con mucha antelación para operar...	... en horarios no habituales	5,0	5,0	5,0	=
	... en fechas no habituales	5,0	5,0	5,0	=
Sobrecoste asociado a operaciones en horarios o fechas no habituales.		5,0	4,0	4,0	=
VALORACIÓN		5,0	4,7	4,7	=

Fuente: ANFAC.

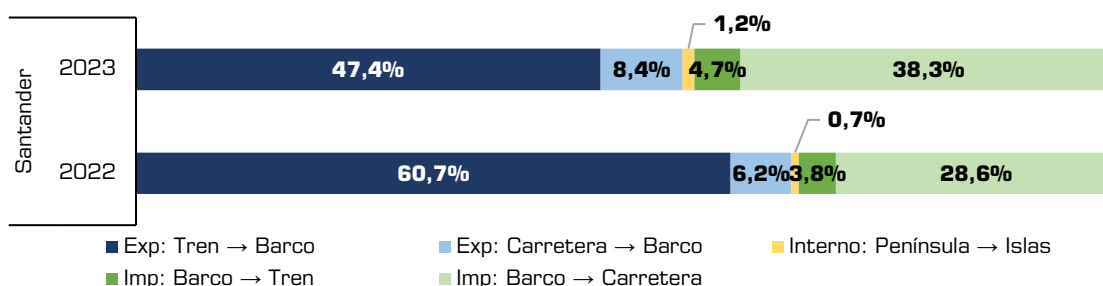
4.5. PUERTO DE SANTANDER

En 2023 el volumen de vehículos que se movió a través del Puerto de Santander creció nuevamente, en esta ocasión en un 11,9 %, alcanzando las 321.816 unidades transportadas y manteniéndose como el cuarto mayor puerto en volumen de vehículos transportados dentro de los analizados. Del total de vehículos transportados en el Puerto de Santander, en este informe se analiza el 81,4 %.

En cuanto al destino de los movimientos de vehículos, el 55,7 % se dedicaron a tráfico de exportación, es decir, vehículos que pasan por el puerto para ser enviados fuera de las fronteras españolas. Esta cuota es 11,1 p.p. inferior a la del año anterior. Por otro lado, los volúmenes de importación crecieron en 10,6 p.p., situándose con una cuota del 43 %.

En cuanto al modo de transporte utilizado para la llegada o salida al puerto, el 85 % del volumen exportado fue acercado al puerto mediante el uso del ferrocarril, mientras que para la distribución de los vehículos importados predomina el uso del camión para la distribución interna con una cuota del 89,1 %.

Gráfico 4.5.1. Cuotas de exportación e importación por modalidad



Fuente: ANFAC.

Respecto a las valoraciones obtenidas por el Puerto de Santander, la siguiente tabla resume la puntuación obtenida dentro de cada categoría.

Tabla 4.5.1. Resumen de la valoración del Puerto de Santander

		VALORACIÓN						
Autoridad portuaria	Proactividad	4,2	=					
	Trámites aduaneros	4,5	↓					
Accesibilidad	Por carretera	4,7	↑					
	Por ferrocarril	4,5	↓					
Asignación zonas depósito		4,1	=					
Manipulación de vehículos	En carga / descarga	Camiones	4,5	↓				
		Trenes	4,3	↓				
		Barcos	4,2	↑				
	En zonas de depósito	4,4	↑					
Otras incidencias		4,5	↓					
Flexibilidad de servicios		4,1	↑					
VALORACIÓN		4,4	=					
VALORACIÓN	Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4	Op. 5	Op. 6	Op. 7	Op. 8
	4,4	3,9	4,7	4,1	4,6	3,7	4,6	4,4

Fuente: ANFAC.

El Puerto de Santander repite una valoración satisfactoria de 4,4 puntos sobre 5, que le mantiene entre los 3 puertos mejor valorados, y, en concreto, en la segunda posición de la clasificación de valoraciones. Es importante mencionar que en esta ocasión el puerto ha obtenido una valoración satisfactoria en todas las partidas principales analizadas.

- **Proactividad de la Autoridad Portuaria:** este bloque repite una valoración satisfactoria de 4,2 puntos sobre 5. Cabe destacar una muy buena percepción por parte de los fabricantes del impulso a la mejora tanto del sistema de gestión como de las infraestructuras, obteniéndose en cada caso valoraciones de 4,3 y 4,4 puntos, respectivamente. En concreto se destacan mejoras en la comunicación y la información disponible, algo esencial para la coordinación logística.

Por último, la proactividad del puerto ante los problemas planteados por los clientes mejora en una décima, pero sigue considerándose como suficiente con 3,8 puntos sobre 5.

- **Trámites aduaneros:** a pesar de registrarse un pequeño retroceso respecto al año anterior, la agilidad en la aduana sigue valorándose muy positivamente con una valoración de 4,5, aunque sigue destacando una mejor percepción sobre la gestión aduanera en los tráficos de exportación.
- **Accesibilidad:** la accesibilidad al puerto es el aspecto mejor valorado del Puerto de Santander, especialmente en el caso del acceso por carretera que recibe una valoración de 4,7 sobre 5. Además, se consideran muy positivamente algunas mejoras llevadas a cabo, como la apertura de una nueva rotonda que ayuda a agilizar la fluidez en la entrada de camiones al puerto y que ha sido valorada expresamente como una acción positiva. De forma genérica, y tanto para el acceso por carretera como por ferrocarril, el puerto obtiene valoraciones satisfactorias en todos los aspectos analizados, siendo especialmente relevantes las facilidades del ferrocarril para la exportación.
- **Asignación de las zonas de depósito:** la puntuación recibida en la agilidad de asignación se mantiene constante en 4,1 puntos. En relación con la capacidad de las zonas de depósito, el puerto ya ha anunciado mejoras, como es la ampliación del silo para duplicar su capacidad, que comenzó en julio de 2024 y se espera que vaya avanzando a lo largo de los dos próximos años⁶.
- **Manipulación de vehículos:** se observa una mejora en el cumplimiento de las instrucciones de la marca, pero se sigue apuntando a la necesidad de mejorar en los daños sobre los vehículos, sobre todo en la carga y descarga de **camiones** y **trenes**, que obtienen puntuaciones de 3,8 y 3,6 en este aspecto, respectivamente.
- **Otras incidencias:** se valora positivamente las acciones llevadas a cabo para mejorar el impacto de la contaminación industrial sobre los vehículos, así como la revisión visual por parte del personal y su limpieza cuando corresponde.
- **Flexibilidad del servicio:** se sigue valorando satisfactoriamente la disponibilidad para operar en horarios y fechas no habituales (4,3 puntos), aunque el sobrecoste asociado sigue sin alcanzar una valoración por encima de 4 a pesar de mejorar en 3 décimas respecto a la edición anterior.

⁶ <https://eldiariocantabria.publico.es/articulo/santanderpuerto-santander-iniciara-julio-ampliacion-silo-automoviles-que-duplicara-capacidad/20240617171801158411.html>

Las siguientes tablas incluyen un mayor detalle de cada una de las categorías analizadas para este puerto.

Tabla 4.5.2. Valoración de la Autoridad Portuaria: proactividad y relación con el cliente

	VALORACIÓN	
Impulso de la mejora de su propio sistema de gestión	4,3	↓
Impulso de la mejora de sus infraestructuras	4,4	=
Proactividad del puerto ante problemas planteados por el cliente	3,8	↑
VALORACIÓN	4,2	=

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.5.3. Trámites aduaneros: agilidad en el despacho de mercancías por la aduana

	VALORACIÓN	
Para exportación	4,8	↓
Para importación	4,1	↓
VALORACIÓN	4,5	↓

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.5.4. Nivel de accesibilidad al puerto

ACCESO POR CARRETERA		Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4	Op. 5	Op. 6	Op. 7	Op. 8	VALORACIÓN	
Accesos externos (últ. 10 km hasta el puerto)	Estado de la carretera									4,7	↑
	Retenciones de tráfico									4,7	↑
Tráfico interno (tiempo medio desde...)	... entrada del camión hasta punto de carga/descarga	4,6	4,0	5,0	5,0	5,0	4,0	5,0	5,0	4,7	↑
	... punto de carga/descarga hasta salida	4,6	4,0	5,0	5,0	5,0	4,0	5,0	5,0	4,7	↑
VALORACIÓN		4,6	4,0	5,0	5,0	5,0	4,0	5,0	5,0	4,7	↑
ACCESO FERROVIARIO		Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4	Op. 5	Op. 6	Op. 7	Op. 8	VALORACIÓN	
Capacidad instalaciones ferroviarias		4,6	4,0	5,0	n.d.	5,0	4,0	4,0	n.d.	4,6	↑
Gestión instalaciones ferroviarias		4,0	4,0	5,0	n.d.	4,0	4,0	4,0	n.d.	4,3	↓
Tiempo medio desde entrada del tren al puerto hasta punto de carga/descarga		4,6	3,0	5,0	n.d.	5,0	n.d.	5,0	n.d.	4,7	↓
VALORACIÓN		4,4	3,7	5,0	n.d.	4,7	4,0	4,3	n.d.	4,5	↓

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.5.5. Agilidad en la gestión para la asignación de zonas de depósito en terminales

	Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4	Op. 5	Op. 6	Op. 7	Op. 8	VALORACIÓN	
Tiempo medio que espera un camión desde que solicita la carga/ descarga hasta que se le asigna una zona de depósito	4,6	3,8	4,0	n.d.	5,0	4,0	4,0	4,0	4,2	↑
Condiciones de la zona de depósito (limpieza, iluminación, marcado de plazas...)	4,1	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	=
VALORACIÓN	4,4	3,9	4,0	4,0	4,5	4,0	4,0	4,0	4,1	=

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.5.6. Manipulación de los vehículos

EN LA CARGA/DESCARGA DE CAMIONES		Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4	Op. 5	Op. 6	Op. 7	Op. 8	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	5,0	4,0	5,0	4,0	5,0	n.d.	5,0	4,0	4,7	↓
	Modo de conducción	5,0	4,0	5,0	4,0	5,0	n.d.	5,0	4,0	4,7	↓
	Vestimenta	5,0	4,0	5,0	4,0	5,0	n.d.	5,0	4,0	4,7	↓
	Preparación y cuidado	5,0	4,0	5,0	4,0	5,0	n.d.	5,0	4,0	4,7	↓
Valoración daños sobre vehículos		4,1	3,3	4,0	4,0	4,0	3,0	4,0	4,0	3,8	↑
VALORACIÓN		4,8	3,9	4,8	4,0	4,8	3,0	4,8	4,0	4,5	↓
EN LA CARGA/DESCARGA DE TRENES		Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4	Op. 5	Op. 6	Op. 7	Op. 8	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	4,1	4,0	5,0	n.d.	3,0	n.d.	5,0	n.d.	4,4	↓
	Modo de conducción	4,1	4,0	5,0	n.d.	4,0	n.d.	5,0	n.d.	4,6	↓
	Vestimenta	4,1	4,0	5,0	n.d.	4,0	n.d.	5,0	n.d.	4,6	↓
	Preparación y cuidado	4,1	4,0	5,0	n.d.	3,0	n.d.	5,0	n.d.	4,4	↓
Valoración daños sobre vehículos		4,1	3,2	4,0	n.d.	3,0	3,0	n.d.	n.d.	3,6	↓
VALORACIÓN		4,1	3,8	4,8	n.d.	3,4	3,0	5,0	n.d.	4,3	↓
EN LA CARGA/DESCARGA DE BARCOS		Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4	Op. 5	Op. 6	Op. 7	Op. 8	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	4,1	4,2	5,0	4,0	4,0	n.d.	5,0	5,0	4,5	↑
	Modo de conducción	4,1	4,2	4,0	4,0	4,0	n.d.	4,0	5,0	4,0	=
	Vestimenta	4,1	4,2	5,0	4,0	4,0	n.d.	5,0	5,0	4,5	↑
	Preparación y cuidado	4,1	4,2	4,0	4,0	4,0	n.d.	4,0	5,0	4,0	=
Valoración daños sobre vehículos		4,1	4,2	4,0	4,0	4,0	n.d.	4,0	5,0	4,0	=
VALORACIÓN		4,1	4,2	4,4	4,0	4,0	n.d.	4,4	5,0	4,2	↑
EN LAS ZONAS DE DEPÓSITO		Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4	Op. 5	Op. 6	Op. 7	Op. 8	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	4,1	4,0	5,0	4,0	5,0	n.d.	5,0	4,0	4,6	↑
	Modo de conducción	4,1	4,2	4,0	4,0	5,0	n.d.	4,0	5,0	4,2	↑
	Vestimenta	4,1	4,2	5,0	4,0	5,0	n.d.	5,0	5,0	4,6	↑
	Preparación y cuidado	4,1	4,2	4,0	4,0	5,0	n.d.	4,0	5,0	4,2	↑
Valoración daños sobre vehículos		4,7	4,0	4,0	4,0	5,0	4,0	4,0	5,0	4,2	↑
VALORACIÓN		4,2	4,1	4,4	4,0	5,0	4,0	4,4	4,8	4,4	↑

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.5.7. Incidencias sobre los vehículos por otras causas

	Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4	Op. 5	Op. 6	Op. 7	Op. 8	VALORACIÓN	
Por contaminación industrial	4,6	4,7	5,0	4,0	5,0	5,0	5,0	3,0	4,7	↓
Por suciedad (excrementos de aves, silos, polvo de obras, etc.)	4,6	3,0	5,0	3,0	5,0	3,0	5,0	4,0	4,1	↓
Por fenómenos atmosféricos	4,6	4,8	5,0	4,0	5,0	5,0	5,0	5,0	4,7	↓
VALORACIÓN	4,6	4,2	5,0	3,7	5,0	4,3	5,0	4,0	4,5	↓

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.5.8. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

	Op. 1	Op. 2	Op. 3	Op. 4	Op. 5	Op. 6	Op. 7	Op. 8	VALORACIÓN		
Disponibilidad inmediata o necesidad de preavisos con mucha antelación para operar...	... en horarios no habituales	4,3	3,1	5,0	4,0	5,0	3,0	5,0	4,0	4,3	↑
	... en fechas no habituales	4,3	3,0	5,0	4,0	5,0	3,0	5,0	n.d.	4,3	↓
Sobrecoste asociado a operaciones en horarios o fechas no habituales		3,3	3,1	4,0	4,0	4,0	3,0	4,0	4,0	3,7	↑
VALORACIÓN		4,0	3,1	4,7	4,0	4,7	3,0	4,7	4,0	4,1	↑

Fuente: ANFAC.

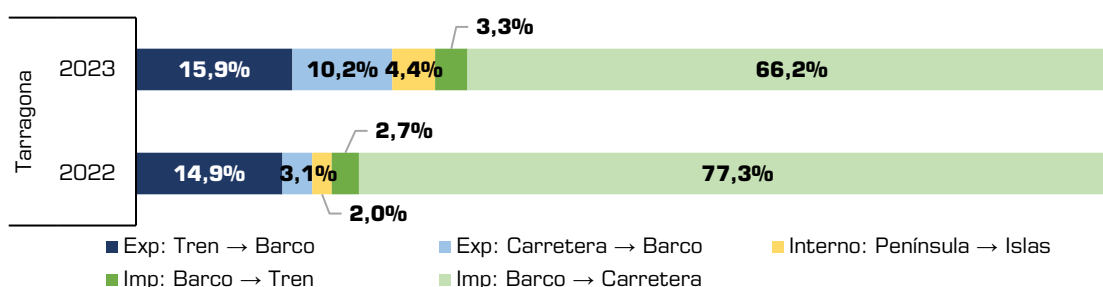
4.6. PUERTO DE TARRAGONA

El número de vehículos transportados a través del Puerto de Tarragona volvió a crecer de forma notoria en 2023 con un aumento del 21,7 % hasta alcanzar los 205.586 vehículos, según datos de Puertos del Estado. Con esta cifra, el puerto casi alcanza la cifra registrada antes del covid en el año 2019. De este volumen el informe analiza el 84,7 %.

Este puerto se dedica especialmente a la importación de vehículos, aunque en 2023 el peso este tipo de tráfico ha sido 10,5 p.p. inferior respecto al año anterior, con una cuota del 69,5 %. Del tráfico restante, el 26,2 % se corresponde con tráficos de exportación y el 4,4 % son vehículos transportados a las Islas Baleares.

En cuanto a la intermodalidad, en 2023 el uso del tren para los tráficos de exportación sigue siendo el modo más utilizado (60,9 % del volumen exportado), mientras que, para la importación, los traslados por carretera supusieron el 95,3 % del total importado.

Gráfico 4.6.1. Cuotas de exportación e importación por modalidad



Fuente: ANFAC.

Respecto a las valoraciones obtenidas por el Puerto de Tarragona, la siguiente tabla resume la puntuación obtenida dentro de cada categoría.

Tabla 4.6.1. Resumen de la valoración del Puerto de Tarragona

			VALORACIÓN	
Autoridad portuaria	Proactividad		5,0	↑
	Trámites aduaneros		4,8	↑
Accesibilidad	Por carretera		4,6	↑
	Por ferrocarril		4,7	↑
Asignación zonas depósito			4,4	↓
Manipulación de vehículos	En carga / descarga	Camiones	4,5	↑
		Trenes	4,2	↑
		Barcos	4,2	↓
	En zonas de depósito		4,6	↑
Otras incidencias			4,7	↑
Flexibilidad de servicios			4,2	↑
VALORACIÓN			4,5	↑
			Op. 1	Op. 2
VALORACIÓN			4,6	4,3

Fuente: ANFAC.

El Puerto de Tarragona mejora en 3 décimas su valoración respecto al año anterior y obtiene así una puntuación satisfactoria de 4,5 sobre 5. Esta valoración le coloca en 2023 como el puerto mejor valorado de la clasificación. Además, se convierte en uno de los dos puertos, junto al Puerto de Santander, en los que todas las partidas principales se valoran satisfactoriamente por encima de los 4 puntos.

- **Proactividad de la Autoridad Portuaria:** la valoración de la Autoridad Portuaria por parte de los fabricantes ha mejorado hasta alcanzar la puntuación máxima de 5, lo que pone de evidencia la buena relación entre el puerto y sus clientes.
- **Trámites aduaneros:** las marcas señalan que el proceso aduanero resulta muy ágil, y la posibilidad de realizar en paralelo la clasificación y la inspección de los vehículos lo hace muy eficiente. Con la introducción de acciones tanto para la importación como para la exportación de vehículos, la valoración de los trámites aduaneros ha mejorado en 5 décimas y se sitúa ahora en 4,8 sobre 5.
- **Accesibilidad:** los accesos al puerto (por carretera y por ferrocarril) evolucionan de manera positiva y se valoran satisfactoriamente. De forma genérica, las marcas se muestran satisfechas con la fluidez y la agilidad en los accesos al puerto. Respecto al **acceso por carretera**, se observa una gran mejora de 8 décimas en la reducción de tiempos en la llegada de camiones al puerto. Sin embargo, se menciona la barrera burocrática que supone el sistema de acreditaciones. Respecto al **acceso ferroviario**, la gestión de las instalaciones ha sido valorada en 5 décimas más, ascendiendo hasta una puntuación de 4,6 sobre 5.
- **Asignación de las zonas de depósito:** aunque la valoración retrocede en una décima respecto al año anterior, sigue manteniendo una valoración satisfactoria con una puntuación de 4,4. Se valora positivamente la agilidad en la gestión de las zonas de depósito, lo que hace que los movimientos se realicen de forma rápida y eficiente.
- **Manipulación de vehículos:** la percepción sobre la manipulación de los vehículos durante la operativa ha mejorado de forma notable, especialmente en el caso de la carga y descarga de **camiones** y **trenes**, donde tras crecer en 6 y 3 décimas, respectivamente, han pasado a considerarse como aspectos satisfactorios. Se pone de relieve las mejoras introducidas basadas en una mayor vigilancia unida a procesos de formación de los operarios repercutiendo sobre la reducción del número de incidencias registradas.
- **Otras incidencias:** las incidencias sobre los vehículos por causas ajenas a la manipulación han mejorado notablemente. En parte esto se ha debido a la adaptación de la campa a los volúmenes que se están moviendo en este puerto, evitando así la necesidad de buscar espacios adicionales o provisionales donde la probabilidad de que ocurra alguna incidencia es superior.
- **Flexibilidad del servicio:** se observan ciertas mejoras en la percepción de las marcas sobre la disponibilidad en fechas no habituales (+4 décimas) y en el sobrecoste asociado a la operativa fuera de los horarios o fechas habituales (+5 décimas).

Las siguientes tablas incluyen un mayor detalle de cada una de las categorías analizadas.

Tabla 4.6.2. Valoración de la Autoridad Portuaria: proactividad y relación con el cliente

	VALORACIÓN	
Impulso de la mejora de su propio sistema de gestión	5,0	↑
Impulso de la mejora de sus infraestructuras	5,0	↑
Proactividad del puerto ante problemas planteados por el cliente	5,0	↑
VALORACIÓN	5,0	↑

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.6.3. Trámites aduaneros: agilidad en el despacho de mercancías por la aduana

	VALORACIÓN	
Para exportación	4,6	↑
Para importación	5,0	↑
VALORACIÓN	4,8	↑

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.6.4. Nivel de accesibilidad al puerto

ACCESO POR CARRETERA		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Accesos externos (últ. 10 km hasta el puerto)	Estado de la carretera			4,7	↓
	Retenciones de tráfico			4,4	↑
Tráfico interno (tiempo medio desde...)	... la entrada del camión hasta punto de carga/descarga	4,1	5,0	4,4	↑
	... punto de carga/descarga hasta salida	5,0	5,0	5,0	=
VALORACIÓN		4,6	5,0	4,6	↑

ACCESO FERROVIARIO		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Capacidad instalaciones ferroviarias		5,0	5,0	5,0	=
Gestión instalaciones ferroviarias		5,0	4,0	4,6	↑
Tiempo medio desde la entrada al puerto hasta punto de carga/descarga		5,0	4,0	4,6	↓
VALORACIÓN		5,0	4,3	4,7	↑

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.6.5. Agilidad en la gestión para la asignación de zonas de depósito en terminales

	Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Tiempo medio que espera un camión desde que solicita la carga/descarga hasta que se le asigna una zona de depósito	4,1	4,0	4,1	=
Condiciones de la zona de depósito (limpieza, iluminación, marcado de plazas...)	5,0	4,0	4,7	↓
VALORACIÓN	4,6	4,0	4,4	↓

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.6.6. Manipulación de los vehículos

EN LA CARGA/DESCARGA DE CAMIONES		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	5,0	4,0	4,7	↑
	Modo de conducción	5,0	4,0	4,7	↑
	Vestimenta	5,0	4,0	4,7	↑
	Preparación y cuidado	5,0	4,0	4,7	↑
Valoración daños sobre vehículos		3,6	4,0	3,7	↑
VALORACIÓN		4,7	4,0	4,5	↑

EN LA CARGA/DESCARGA DE TRENES		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	4,0	4,0	4,0	=
	Modo de conducción	4,5	4,0	4,4	↑
	Vestimenta	4,5	4,0	4,4	=
	Preparación y cuidado	4,0	4,0	4,0	=
Valoración daños sobre vehículos		4,0	4,0	4,0	↑
VALORACIÓN		4,2	4,0	4,2	↑

EN LA CARGA/DESCARGA DE BARCOS		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	4,0	4,0	4,0	↓
	Modo de conducción	4,0	4,0	4,0	=
	Vestimenta	4,5	4,0	4,4	↓
	Preparación y cuidado	4,5	4,0	4,4	=
Valoración daños sobre vehículos		4,0	4,0	4,0	=
VALORACIÓN		4,2	4,0	4,2	↓

EN LAS ZONAS DE DEPÓSITO		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	5,0	4,0	4,7	↑
	Modo de conducción	5,0	4,0	4,7	↑
	Vestimenta	5,0	4,0	4,7	↓
	Preparación y cuidado	5,0	4,0	4,7	↑
Valoración daños sobre vehículos		4,0	4,0	4,0	↓
VALORACIÓN		4,8	4,0	4,6	↑

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.6.7. Incidencias sobre los vehículos por otras causas

	Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Por contaminación industrial	5,0	5,0	5,0	↑
Por suciedad (excrementos de aves, silos, polvo de obras...)	4,5	5,0	4,6	↑
Por fenómenos atmosféricos	4,5	5,0	4,6	↑
VALORACIÓN	4,7	5,0	4,7	↑

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.6.8. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

	Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN		
Disponibilidad inmediata o necesidad de preavisos con mucha antelación para operar...	... en horarios no habituales	4,5	4,0	4,4	=
	... en fechas no habituales	4,5	4,0	4,4	↑
Sobrecoste asociado a operaciones en horarios o fechas no habituales	3,6	4,0	3,7	↑	
VALORACIÓN	4,2	4,0	4,2	↑	

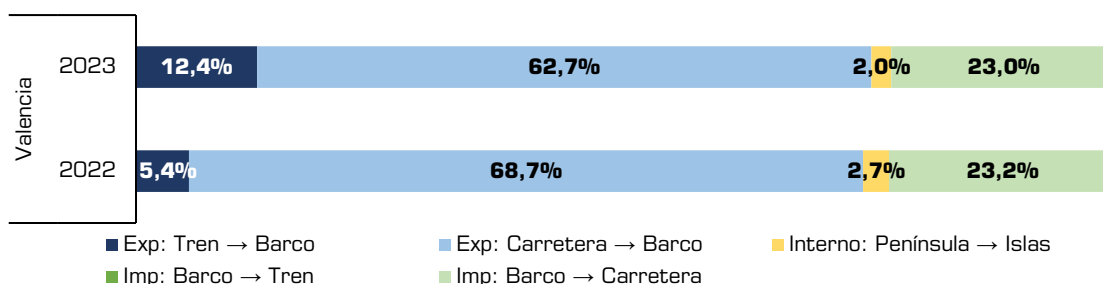
Fuente: ANFAC.

4.7. PUERTO DE VALENCIA

El Puerto de Valencia se mantiene como el tercer puerto por volumen de tráfico de vehículos transportados, habiendo movido en 2023 un total de 475.777 unidades, lo que supone un aumento del 15,6 % respecto al año anterior⁷. El informe está valorando el 72,7 % de este volumen movido por el puerto.

En 2023 el puerto exportó el 75 % de los vehículos que pasaron por el puerto, correspondiendo el resto de los movimientos a importación en un 23 % y a tráfico interno hacia las islas en un 2 %. En cuanto a la intermodalidad, el uso del ferrocarril para los tráficos de exportación ha alcanzado una cuota del 16,5 %, 9,2 p.p. más que el año anterior.

Gráfico 4.7.1. Cuotas de exportación e importación por modalidad



Fuente: ANFAC.

Respecto a las valoraciones obtenidas por el Puerto de Valencia, la siguiente tabla resume la puntuación obtenida dentro de cada categoría.

Tabla 4.7.1. Resumen de la valoración del Puerto de Valencia

		VALORACIÓN		
Autoridad portuaria	Proactividad	4,1	=	
	Trámites aduaneros	4,5	↑	
Accesibilidad	Por carretera	3,1	↑	
	Por ferrocarril	3,1	↑	
Asignación zonas depósito		4,6	↓	
Manipulación de vehículos	En carga / descarga	Camiones	4,2	↓
		Trenes	3,6	↓
		Barcos	2,4	↑
	En zonas de depósito	4,3	↓	
Otras incidencias		4,1	↓	
Flexibilidad de servicios		4,0	↓	
VALORACIÓN		3,8	↑	
		Op. 1	Op. 2	
VALORACIÓN		3,7	3,0	

Fuente: ANFAC.

⁷ El nº de vehículos de los puertos de Valencia y Sagunto se estima a partir de los volúmenes analizados en el informe.

La valoración del Puerto de Valencia avanza en una décima respecto al año anterior, alcanzando una puntuación de 3,8 sobre 5. Con esta puntuación el Puerto de Valencia se mantiene en la quinta posición en la clasificación, compartiendo nuevamente puesto con el Puerto de Vigo.

- **Proactividad de la Autoridad Portuaria:** aunque no se observan grandes diferencias en cuanto a la percepción de las marcas sobre la proactividad de la Autoridad Portuaria, si se hace especial mención a la gran implicación del puerto en mejorar la gestión portuaria, especialmente en lo relativo al transporte ferroviario.
- **Trámites aduaneros:** los trámites aduaneros siguen destacando por su agilidad en el despacho de mercancías, alcanzando una valoración global satisfactoria de 4,5 puntos, tras crecer nuevamente en una décima respecto al año anterior.
- **Accesibilidad:** tras el deterioro en la accesibilidad al puerto registrado en la edición anterior como consecuencia de las obras llevadas a cabo en las instalaciones del puerto, se observa para 2023 una mejora muy significativa tanto para el acceso por carretera como para el ferroviario, creciendo el primero en 9 décimas y el segundo en 8 décimas. Respecto al **acceso por carretera**, el estado de la carretera y los problemas de retenciones de tráfico siguen destacando como los principales puntos de mejora, siendo estos últimos ocasionados por la presencia de obras en las inmediaciones. En cuanto al **acceso ferroviario**, la capacidad de las instalaciones, así como su gestión, a pesar de la mejora de valoración, continúan siendo los aspectos peor valorados, considerándose como mejorables con una puntuación de 3. Se apunta la necesidad de trabajar en la coordinación de todos los intervinientes en la cadena de valor del tráfico ferroviario para conseguir maximizar la utilización de las capacidades disponibles.
- **Asignación de las zonas de depósito:** no se registran cambios significativos en la apreciación de los fabricantes respecto a la gestión de las zonas de depósito, aspecto que sigue siendo valorado de forma satisfactoria tras las mejoras llevadas a cabo en los últimos años lo que le sitúa en una puntuación de 4,6 sobre 5.
- **Manipulación de vehículos:** la carga y descarga de **camiones** y la manipulación en las **zonas de depósito** han registrado cierto retroceso respecto a la edición anterior, pero mantienen unas valoraciones satisfactorias por parte de los fabricantes, de 4,2 y 4,3, respectivamente.

Respecto a la carga y descarga de **trenes**, la puntuación global ha caído en 2 décimas. Dicha caída está vinculada en su mayor parte por un menor grado de cumplimiento de las instrucciones de las marcas. Con una percepción mejorable de 3 puntos en lo que respecta a los daños sobre los vehículos, se indica la necesidad de trabajar en mejorar el servicio prestado.

Por último, la carga y descarga de **barcos**, que viene siendo la peor valorada en las últimas ediciones, a pesar de la mejora significativa tras crecer en 9 décimas. Sin embargo, la actual puntuación de 2,4 sobre 5 muestra una clara necesidad de continuar avanzando para reducir las incidencias en los vehículos durante su manipulación. Entre los aspectos más mencionados, cabe destacar la falta de experiencia del personal, lo que provoca que el modo y velocidad de conducción sea inadecuado en algunas ocasiones.

- **Otras incidencias:** las marcas aprecian cierta regresión respecto a las incidencias derivadas de la contaminación industrial, aunque la situación sigue valorándose positivamente con una puntuación de 4,3 sobre 5.
- **Flexibilidad del servicio:** la flexibilidad de los servicios ofrecidos ha sufrido un retroceso de 4 décimas de manera generalizado, afectando tanto a disponibilidad como al sobrecoste de este tipo de operativa. Con ello todas las partidas de esta sección han perdido en esta ocasión la consideración de “satisfactorio” y se valoran ahora como “suficiente”.

Las siguientes tablas incluyen un mayor detalle de cada una de las categorías analizadas para este puerto.

Tabla 4.7.2. Valoración de la Autoridad Portuaria: proactividad y relación con el cliente

	VALORACIÓN	
Impulso de la mejora de su propio sistema de gestión	4,4	=
Impulso de la mejora de sus infraestructuras	3,4	↑
Proactividad del puerto ante problemas planteados por el cliente	4,4	↓
VALORACIÓN	4,1	=

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.7.3. Trámites aduaneros: agilidad en el despacho de mercancías por la aduana

	VALORACIÓN	
Para exportación	4,4	↓
Para importación	4,6	↑
VALORACIÓN	4,5	↑

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.7.4. Nivel de accesibilidad al puerto

ACCESO POR CARRETERA		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Accesos externos (últ. 10 km hasta el puerto)	Estado de la carretera			2,8	↑
	Retenciones de tráfico			2,6	↑
Tráfico interno (tiempo medio desde ...)	... entrada al puerto hasta punto de carga/descarga	3,4	4,0	3,4	↑
	... punto de carga/descarga hasta salida del puerto	3,4	4,0	3,4	↑
VALORACIÓN		3,4	4,0	3,1	↑

ACCESO FERROVIARIO		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Capacidad instalaciones ferroviarias		3,0	n.d.	3,0	↑
Gestión instalaciones ferroviarias		3,0	n.d.	3,0	↑
Tiempo medio desde entrada del tren al puerto hasta punto de carga/descarga		3,2	n.d.	3,2	↑
VALORACIÓN		3,1	n.d.	3,1	↑

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.7.5. Agilidad en la gestión para la asignación de zonas de depósito en terminales

	Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Tiempo medio que espera un camión desde que solicita la carga/ descarga hasta que se le asigna una zona de depósito	4,5	n.d.	4,5	↓
Condiciones de la zona de depósito (limpieza, iluminación, marcado de plazas, etc.)	4,7	3,0	4,7	↓
VALORACIÓN	4,6	3,0	4,6	↓

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.7.6. Manipulación de los vehículos

EN LA CARGA/DESCARGA DE CAMIONES		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	4,3	3,0	4,3	↓
	Modo de conducción	3,8	3,0	3,8	↓
	Vestimenta	3,8	3,0	3,8	↓
	Preparación y cuidado	4,3	3,0	4,3	↓
Valoración daños sobre vehículos		4,6	4,0	4,6	↓
VALORACIÓN		4,2	3,2	4,2	↓
EN LA CARGA/DESCARGA DE TRENES		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	3,4	n.d.	3,4	↓
	Modo de conducción	3,4	n.d.	3,4	↓
	Vestimenta	3,8	n.d.	3,8	↓
	Preparación y cuidado	4,3	n.d.	4,3	↑
Valoración daños sobre vehículos		3,0	n.d.	3,0	=
VALORACIÓN		3,6	n.d.	3,6	↓
EN LA CARGA/DESCARGA DE BARCOS		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	2,5	3,0	2,5	↑
	Modo de conducción	2,5	3,0	2,5	↑
	Vestimenta	1,9	3,0	1,9	↑
	Preparación y cuidado	2,5	3,0	2,5	↑
Valoración daños sobre vehículos		2,4	3,0	2,4	↑
VALORACIÓN		2,4	3,0	2,4	↑
EN LAS ZONAS DE DEPÓSITO		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	4,3	3,0	4,3	↓
	Modo de conducción	4,3	3,0	4,3	↓
	Vestimenta	4,3	3,0	4,3	↓
	Preparación y cuidado	4,3	3,0	4,3	↓
Valoración daños sobre vehículos		4,4	3,0	4,4	↓
VALORACIÓN		4,3	3,0	4,3	↓

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.7.7. Incidencias sobre los vehículos por otras causas

	Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Por contaminación industrial	4,3	3,0	4,3	↓
Por suciedad (excrementos de aves, silos, polvo de obras, etc.)	3,7	3,0	3,7	=
Por fenómenos atmosféricos	4,3	3,0	4,3	=
VALORACIÓN	4,1	3,0	4,1	↓

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.7.8. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

	Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN		
Disponibilidad inmediata o necesidad de preaviso con mucha antelación para operar...	... en horarios no habituales	4,0	2,0	4,0	↓
	... en fechas no habituales	4,0	2,0	4,0	↓
Sobrecoste asociado a operaciones en horarios o fechas no habituales		3,9	1,0	3,9	↓
VALORACIÓN		4,0	1,7	4,0	↓

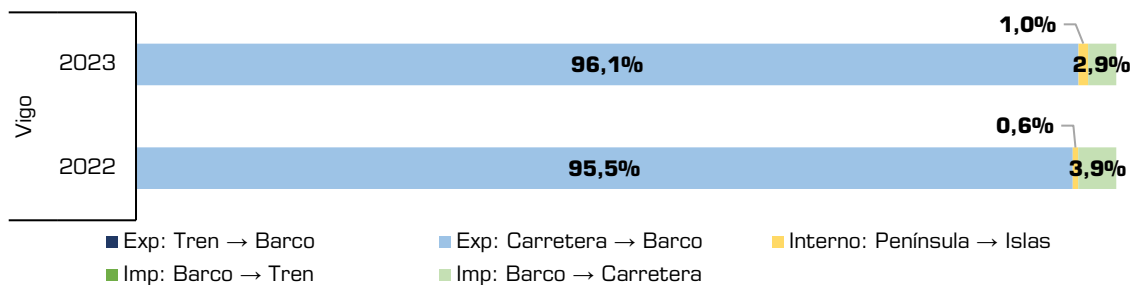
Fuente: ANFAC.

4.8. PUERTO DE VIGO

En 2023 se transportaron a través del Puerto de Vigo un total de 595.524 vehículos tras registrar un crecimiento del 34 % respecto al año anterior. Con esto, el puerto se sitúa como el segundo en términos de volumen de vehículos transportados.

El Puerto de Vigo tiene un carácter fuertemente exportador, con un 96,1 % de los movimientos en el puerto destinados a la salida de España hacia Europa y terceros países. Por otro lado, el volumen dedicado a la importación de vehículos representó el 2,9 % del total, mientras que el 1 % restante se dirigió al tráfico interno con las islas.

Gráfico 4.8.1. Cuotas de exportación e importación por modalidad



Fuente: ANFAC.

Respecto a las valoraciones obtenidas por el Puerto de Vigo, la siguiente tabla resume la puntuación obtenida dentro de cada categoría.

Tabla 4.8.1. Resumen de la valoración del Puerto de Vigo

		VALORACIÓN	
Autoridad portuaria	Proactividad	4,0	=
	Trámites aduaneros	4,5	=
Accesibilidad	Por carretera	4,8	↑
	Por ferrocarril	n.d.	
Asignación zonas depósito		4,0	=
Manipulación de vehículos	En carga / descarga	Camiones	4,4
		Trenes	n.d.
		Barcos	3,1
	En zonas de depósito	4,4	=
Otras incidencias		4,3	=
Flexibilidad de servicios		4,0	=
VALORACIÓN		3,8	↑
		Op. 1	Op. 2
VALORACIÓN		4,2	4,2

Fuente: ANFAC.

El Puerto de Vigo mejora su puntuación en 2023 en una décima hasta alcanzar una puntuación de 3,8 sobre 5. Con ello, mantiene una quinta posición en la clasificación de puertos, compartida con el Puerto de Valencia.

Al igual que en otros casos anteriores, la valoración del Puerto de Vigo está muy condicionada por no disponer de acceso ferroviario a la terminal de vehículos, factor que tiene un efecto penalizador. Por ello, de disponer de acceso ferroviario la valoración global del puerto podría ascender hasta un máximo de 4,3 puntos⁸.

- **Proactividad de la Autoridad Portuaria:** en cuanto a la percepción de los fabricantes acerca de la proactividad del puerto se siguen sin observar cambios al respecto, manteniendo una valoración de 4 puntos sobre 5.
- **Trámites aduaneros:** la gestión de los trámites aduaneros repite valoración, por lo que se mantiene para los tráficos de exportación una puntuación de 4, mientras que los de importación de vehículos alcanzan la máxima puntuación de 5.
- **Accesibilidad:** los accesos por carretera siguen siendo el aspecto más destacado del puerto, que tras mejorar en una décima alcanzan una valoración de 4,8.
- **Asignación de las zonas de depósito:** si bien la valoración de las zonas de depósito sigue sin registrar cambio alguno, los fabricantes vuelven a indicar los problemas de sobreocupación para el año 2023, aunque adelantan que ya se han observado mejoras a lo largo del año 2024.
- **Manipulación de vehículos:** la velocidad y el modo de conducción es el aspecto peor valorado en todos los casos, lo cual afecta a la posibilidad de incidencias en los vehículos durante la manipulación. En la carga y descarga de **barcos** la situación sigue siendo la peor valorada, con una puntuación total de 3,1 en esta edición.
- **Otras incidencias:** las incidencias en los vehículos a causa de la contaminación industrial y los fenómenos atmosféricos permanecen con una valoración máxima de 5 puntos, mientras que los problemas por la suciedad derivada de los excrementos de aves persisten en esta edición.
- **Flexibilidad del servicio:** por último, la valoración sobre la flexibilidad del puerto mejora ligeramente en lo que se refiere a disponibilidad del servicio, mientras que la consideración del sobrecoste se mantiene constante con una valoración de 4 puntos.

⁸ Máxima valoración que obtendría el puerto en caso de contar con servicio ferroviario y que este fuese valorado con la puntuación máxima de 5 puntos.

Las siguientes tablas incluyen un mayor detalle de cada una de las categorías analizadas para este puerto.

Tabla 4.8.2. Valoración de la Autoridad Portuaria: proactividad y relación con el cliente

	VALORACIÓN	
Impulso de la mejora de su propio sistema de gestión	4,0	=
Impulso de la mejora de sus infraestructuras	4,0	=
Proactividad del puerto ante problemas planteados por el cliente	4,0	=
VALORACIÓN	4,0	=

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.8.3. Trámites aduaneros: agilidad en el despacho de mercancías por la aduana

	VALORACIÓN	
Para exportación	4,0	=
Para importación	5,0	=
VALORACIÓN	4,5	=

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.8.4. Nivel de accesibilidad al puerto

ACCESO POR CARRETERA		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Accesos externos (últ. 10 km hasta el puerto)	Estado de la carretera			5,0	↑
	Retenciones de tráfico			4,0	=
Tráfico interno (tiempo medio desde...)	... entrada del camión hasta punto de carga/descarga	5,0	4,9	5,0	=
	... punto de carga/descarga hasta salida del camión	5,0	4,9	5,0	=
VALORACIÓN		5,0	4,9	4,8	↑

Fuente: ANFAC.

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

Tabla 4.8.5. Agilidad en la gestión para la asignación de zonas de depósito en terminales

	Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Tiempo medio que espera un camión desde que solicita la carga/ descarga hasta que se le asigna una zona de depósito	4,0	4,1	4,0	=
Condiciones de la zona de depósito (limpieza, iluminación, marcado de plazas, etc.)	4,0	4,1	4,0	=
VALORACIÓN	4,0	4,1	4,0	=

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.8.6. Manipulación de los vehículos

EN LA CARGA/DESCARGA DE CAMIONES		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	4,0	4,1	4,0	=
	Modo de conducción	4,0	4,1	4,0	=
	Vestimenta	5,0	4,9	5,0	↑
	Preparación y cuidado	5,0	4,9	5,0	↑
Valoración daños sobre vehículos		4,0	4,1	4,0	=
VALORACIÓN		4,4	4,3	4,4	=

EN LA CARGA/DESCARGA DE TRENES: No dispone de accesos ferroviarios.

EN LA CARGA/DESCARGA DE BARCOS		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	2,0	2,4	2,1	↑
	Modo de conducción	2,0	2,5	2,1	=
	Vestimenta	4,0	4,1	4,0	=
	Preparación y cuidado	3,0	3,3	3,1	↑
Valoración daños sobre vehículos		4,0	4,0	4,0	=
VALORACIÓN		3,0	3,3	3,1	↑

EN LAS ZONAS DE DEPÓSITO		Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Grado de cumplimiento de las instrucciones de la marca	Velocidad de conducción	4,0	4,1	4,0	=
	Modo de conducción	4,0	4,1	4,0	=
	Vestimenta	5,0	4,9	5,0	=
	Preparación y cuidado	5,0	4,9	5,0	=
Valoración daños sobre vehículos		4,0	4,1	4,0	=
VALORACIÓN		4,4	4,4	4,4	=

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.8.7. Incidencias sobre los vehículos por otras causas

	Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN	
Por contaminación industrial	5,0	4,9	5,0	=
Por suciedad (excrementos de aves, silos, polvo de obras, etc.)	3,0	3,2	3,0	=
Por fenómenos atmosféricos	5,0	4,9	5,0	=
VALORACIÓN	4,3	4,3	4,3	=

Fuente: ANFAC.

Tabla 4.8.8. Flexibilidad en la disponibilidad de horarios no habituales

	Op. 1	Op. 2	VALORACIÓN		
Disponibilidad inmediata o necesidad de preavisos con mucha antelación para operar...	... en horarios no habituales	5,0	4,9	5,0	↑
	... en fechas no habituales	3,0	3,3	3,1	↑
Sobrecoste asociado a operaciones en horarios o fechas no habituales.	4,0	4,1	4,0	=	
VALORACIÓN	4,0	4,1	4,0	=	

Fuente: ANFAC.