



COORDINADORA APUESTA POR LA TRANSPARENCIA Y PRESENTA UN ESTUDIO SOBRE EL COSTE EN OPERATIVAS DE CARGA RODADA, ELABORADO POR LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CATALUÑA

El día 11 se presentará en Madrid un estudio independiente que concluye que el coste de los estibadores portuarios es inferior al 27% del total del coste de la escala del buque, en operativas rodantes

11 de febrero de 2014

La mano de obra de los estibadores portuarios es inferior al 27% del coste total de la escala de un buque en un puerto español, en operativas rodantes. Esta es una de las principales conclusiones del 'Estudio sobre las tasas y servicios portuarios en terminales de carga rodada. Propuesta de modelo para un observatorio de costes' elaborado por el Cenit, el Centro de Innovación del Transporte, de la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC), coordinado por la Fundación de Estudios Portuarios, Funespor, y que se presentará en el Círculo de Bellas Artes de Madrid hoy, 11 de febrero.

El objetivo del estudio ha sido doble. Por un lado, evaluar el nivel de competitividad de las terminales en el tráfico de camiones, plataformas, remolques y vehículos nuevos, desde una perspectiva global que incluya a todos los agentes que intervienen en el proceso. Este enfoque ha permitido obtener una visión de conjunto de los costes de tasas y servicios portuarios en los que se incurre al pasar mercancía por los puertos de estudio (Barcelona, Palma de Mallorca, Santander, Valencia y Vigo), así como la detección de las fortalezas y debilidades del servicio que ofrece cada terminal.

Por otro lado, el fin ha sido desarrollar una metodología que permita evaluar bajo un modelo veraz y contrastado científicamente, la eficiencia de los servicios en los recintos portuarios. Esta herramienta que el Cenit ha diseñado ofrece la posibilidad de servir como instrumento de mejora continua de la competitividad de los puertos españoles.



Conclusiones

Costes:

Una de las conclusiones más relevantes de este estudio es la ya enunciada, que el coste de la mano de obra de los estibadores es inferior al 27% del total de los costes de la escala.

En **operativas de camiones**, donde operan con frecuencia buques exentos de servicios de practica y que no requieren de remolcadores, el coste de la mano de obra es del 27%. El servicio global de manipulación de mercancía, en el que se incluyen los gastos y margen de beneficios de las empresas estibadoras, es del 53% del coste total de la escala del buque, los servicios portuarios de amarre, practica y remolque suponen un 12% y las tasas portuarias un 35%. En aquellos casos en los que el buque no tiene exención, los servicios portuarios de amarre, practica y remolque registran un 56% del coste.

En **operativas de plataformas**, el coste del servicio global de manipulación de mercancía alcanza el 47%, de los que la mano de obra estibadora supone un 20%. Los servicios portuarios de amarre, practica y remolque ascienden a un 14% y las tasas portuarias a un 39%.

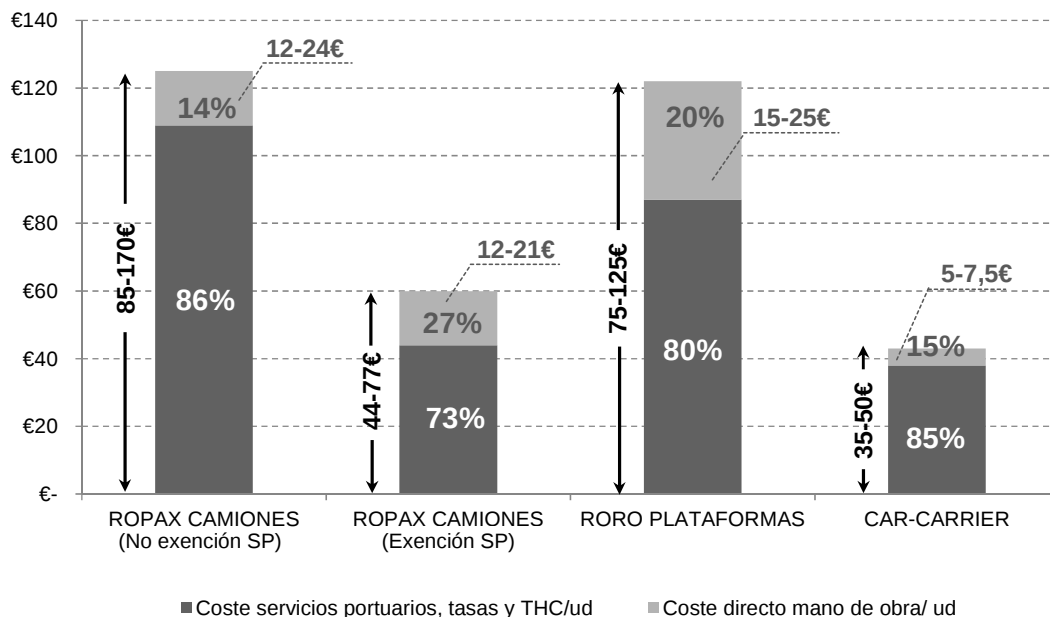
En **operativas de vehículos nuevos** la mano de obra estibadora supone un 15% del coste total de la escala y el coste global del servicio de estiba un 37%. Los servicios portuarios de amarre, practica y remolque alcanzan un 40% y las tasas portuarias un 23%.

Por tanto, el paso de la mercancía por un puerto genera el siguiente coste medio:

- 60€ por camión, de los cuales la mano de obra estibadora supone 16€.
- 100€ por plataforma, de ellos 20€ el coste de la mano de obra estibadora por cada unidad.
- 43€ por vehículo, de los que la mano de obra estibadora supone 6€.



Podemos ver a continuación, de manera gráfica, los costes que se han estimado por unidad de mercancía.



Eficiencia y productividad:

En **operativas de camiones**, las terminales han reflejado altos niveles de productividad y de adaptación de las jornadas de trabajo a las necesidades de los buques. En operativas con un volumen considerable de mercancía, las más habituales, la composición de los equipos de trabajo es muy similar entre terminales, así como el coste unitario. Resaltan las mejores prestaciones en las terminales donde trabaja Balearia, en los puertos de Barcelona y Valencia.

En las **terminales que operan con plataformas** la productividad media se sitúa en 8,5 movimientos por oficial manipulante y hora y las jornadas de trabajo se adaptan a los horarios de los buques. Destaca la seguridad y calidad que ofrece la configuración de Valencia Terminal Europa.

En las **operativas de vehículos nuevos**, muchas veces cuestionadas, destaca la eficiencia en los costes vinculados a la estiba y en el rendimiento global de los equipos de trabajo. Las

COORDINADORA

Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar - CETM



marcas comerciales de automóviles, según el estudio del Cenit, están satisfechas con el servicio prestado por los estibadores, que cumple con los requisitos de calidad impuestos por ellas.