

### 3.4 Análisis de los puertos competidores y complementarios.

#### 3.4.1 Análisis previo

En el apartado 2.9, ya se hizo un análisis comparativo entre el puerto de Las Palmas y un conjunto de cuatro puertos (Bahía de Algeciras, Cádiz, Málaga y Santa Cruz de Tenerife) del sistema de puertos de interés general adscritos a Puertos del Estado, sobre el conjunto de tráficos portuarios.

En este apartado ajustaremos este estudio de tráficos y competitividad adaptándolo a los tráficos a desarrollar en La esfinge y a una selección de puertos cercanos que de alguna forma pueden interferir en la captación de esos tráficos, y por tanto en las proyecciones realizadas.

Como punto de partida tomaremos de referencia los actuales movimientos de mercancías (buques mercantes) que tienen en el puerto de Las Palmas, alguna operatividad. Para ellos exponemos las siguientes tablas

Evolución tráficos en el puerto de Las Palmas 2009 - 2011

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS	TONELADAS			PORCENTAJES		
	2011	2010	2009	2011	2010	2009
Grupos de mercancías						
1. Energético	6.262.626	5.614.326	5.475.613	27%	26%	28%
2. Siderometalúrgico	893.381	845.799	600.485	4%	4%	3%
3. Minerales no metálicos	313.741	393.992	389.213	1%	2%	2%
4. Abonos	101.910	100.915	101.957	0%	0%	1%
5. Productos químicos	1.079.948	1.072.788	982.410	5%	5%	5%
6. Materiales de construcción	1.311.963	1.179.841	1.072.184	6%	6%	5%
7. Agroganadero y alimentario	6.623.424	5.645.741	5.220.500	28%	27%	26%
8 Otras mercancías	2.951.696	2.833.637	2.602.913	13%	13%	13%
9. Vehículos y elementos de transporte	3.980.003	3.564.634	3.259.998	17%	17%	17%
Totales	23.518.692	21.251.672	19.705.273	100%	100%	100%

CONTINENTES (PUERTO DE ORIGEN)	CONTINENTES (PUERTO DE DESTINO)	TONELADAS	%	ACUMULADO
Europa	Europa	10.181.211	61,76%	62%
Europa	África	1.867.763	11,33%	73%
Europa	Otros	1.249.109	7,58%	81%
Europa	América	201.295	1,22%	82%
África	Europa	1.390.974	8,44%	90%
África	Asia	121.626	0,74%	91%
África	África	76.473	0,46%	92%
África	América	96.589	0,59%	92%
América	Europa	155.492	0,94%	93%
América	África	749.272	4,54%	98%
Asia	África	300.218	1,82%	99%
Otros	Alta mar	95.879	0,58%	100%
	Totales	16.485.900	100%	

**Fuentes: Memoria 2001, APLP**

El mayor volumen de tráficos de mercancías (> del 90%) con escala en el Puerto de Las Palmas tienen origen y destino Europa. Siendo el Puerto de la Bahía de Algeciras, y otros puertos españoles, desde donde parten o reciben el mayor número de buques (tráfico de cabotaje).

En un segundo nivel de movimientos están las conexiones con puertos del continente africano, que representan cerca de un 28% del total.

Y en cuanto a tipo de mercancías, ocupan los primeros puestos aquellas incluidas en el grupo 7, las de tipo agroganadero y alimentario, junto a las de tipo energético. (grupo 1).

### **3.4.2 Análisis comparativo**

Para este tipo de análisis comparativo hemos seleccionado a los puertos de Bahía de Algeciras, Santa Cruz de Tenerife y Granadilla (Isla de Tenerife) Casablanca y Tanger Med (Marruecos) y Dakar (Senegal) como puertos que realmente pueden ofrecer cierta competencia en los tráficos mencionados. Y el

puerto de Arinaga (Gran Canaria) como puerto complementario. Con referencia a los tráficos mencionados, entiéndase por estos tráficos no solamente al de un determinado transporte (graneles líquidos, trasbordo de contenedores, mixto carga rodada y pasaje) actividad o que requiera un determinado servicio (además de los servicios básicos, avituallamiento, reparaciones, etc.) también a aquellos que mantiene o puedan mantener en un futuro inmediato rutas marítimas con procedencia o destino África Occidental como otras rutas atlánticas con derrotero próximo a este archipiélago.

De los puertos españoles de Interés General<sup>1</sup>, incluidos en este análisis el de la Bahía de Algeciras y Santa Cruz de Tenerife ya se han analizado en el apartado 2.8.2 y 2.12, de este documento. Quedando demostrado que con respecto al tráfico total, contenedores, mercancía general y graneles líquidos, avituallamiento, e incluso pasajeros, el puerto de Bahía de Algeciras es y el puerto de mayor competencia con el de Las Palmas.

---

<sup>1</sup> Puertos del Estado, que al estar incluidos dentro del sistema de puertos nacionales de interés general, consideramos que es una competencia blanda, ya que los tráficos portuarios que afectan a dicho sistema pueden estar regulados por directrices generales del OPPE, o por acuerdos interportuarios.



**Localización de puertos:** 1 Bahía de Algeciras; 2 Tanger Med; 3 Casablanca; 4 Santa Cruz; 5 Las Palmas; 6 Granadilla; 7 Arinaga; 8 Dakar.

Concluyendo este apartado (donde se incluyen además del puerto de Las Palmas, el de Santa Cruz, y el de Bahía de Algeciras, los de Málaga y Cádiz) que el análisis del posicionamiento competitivo indica que el puerto de Algeciras es el más importante del área, ubicándose en el límite entre el *tráfico estrella* y *tráfico generador de caja*. En cambio, los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Cádiz se ubican en el segmento de puerto deficitario con tasas de variación bajas respecto a los puntos de corte del crecimiento y participación.

Aclarando este análisis que el Puerto de Las Palmas ha presentado a lo largo del periodo (2001 – 2011) en la cuota de mercado un 16.85% participación en el total, sin embargo, indica, que debido a su elevado crecimiento las perspectivas son mayores que en el resto, con potencial para pasar a ser *puerto estrella*, si es capaz de aumentar su cuota.

Otra de las conclusiones de este análisis es que tanto Las Palmas, como Málaga se ubican en el cuadrante de puerto interrogante presentando tasas de

crecimiento mayores al promedio pero con cuotas de mercado menos significativas que Algeciras.

Por tanto si bien se reconoce la enorme ventaja y competitividad que mantiene el puerto de Bahía de Algeciras con respecto a otros puertos cercanos, también especifica las buenas perspectivas y potencial del puerto de Las Palmas para convertirse en un *puerto estrella* si es capaz de aumentar su cuota.

Fuera de estos tráficos y en lo referente a reparaciones, consideramos que la competencia de Bahía de Algeciras se devalúa, y se inclina favorablemente hacia el puerto de Las Palmas.

Además comentar que el puerto de Santa Cruz, especialmente por su estructura natural y entorno urbano, tiene hipotecado su crecimiento futuro queriendo desviar (a medio plazo) tráficos pesados a Granadilla. Razón por la cual consideramos que no presta competencia. Y con respecto a Granadilla (un proyecto de puerto en proceso constructivo que cuenta con una gran rechazo popular) en el supuesto que quiera entrar en competencia con el puerto de Las Palmas por captar tráficos internacionales, se tendría que equiparar a este puerto, hipótesis que supondría un enorme gasto en inversión pública y consumo de recursos naturales, además del factor medioambiental (alteración de un tramo de costa natural) Y el gran inconveniente de su estructura natural (sin protección natural y pronunciada batimetría). Por otro lado supondría una competencia de dos puertos (que además de formar parte de la red de puertos de interés general estatal son puertos de la misma comunidad autónoma) por el mismo volumen de tráficos internacionales. Por todo ello consideramos este supuesto como una estrategia equivocada, e inadmisibile.

Con respecto al puerto de Arinaga, (Gran Canaria) que forma parte de los puertos de interés general adscritos a la APLP, puede suponer una opción como puerto complementario en determinados tráficos y actividades portuarias, especialmente aquellas relacionadas con los graneles, tanto sólidos como líquidos. La consolidación de esta opción (en vías de desarrollarse) y su magnitud o alcance dependerá –en primera instancia- de la resolución

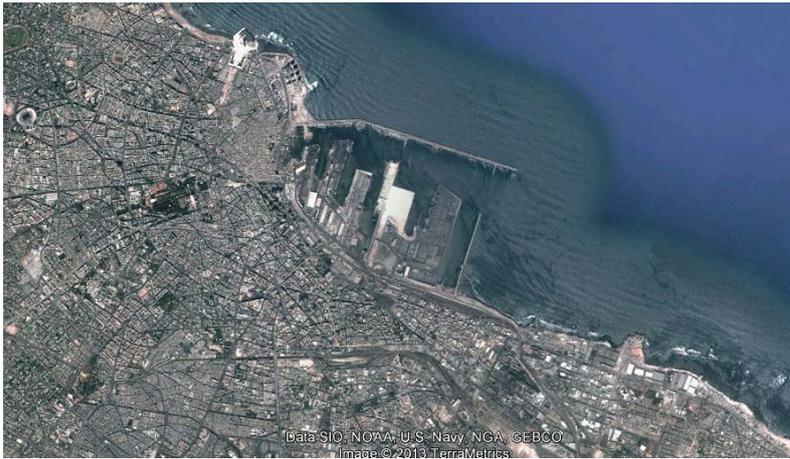
medioambiental (DIA) que se formule con respecto a los proyectos de ampliación aprobados (2006 y 2010). Posteriormente de la demanda de ampliación del negocio portuario y de la ordenación racional (la más eficiente y rentable) que haga la APLP con respecto a nuevas oportunidades de crecimiento.

	
Puerto de Granadilla	Puerto de Arinaga

Sobre los puertos de Marruecos seleccionados, es necesario comentar previamente que este país promueve una Estrategia Nacional de Desarrollo de la Competitividad Logística en la cual propone la creación y desarrollo de una red de plataformas logísticas para el agrupamiento y redistribución de mercancías. Éstas estarían localizadas cerca de los operadores económicos y grandes ciudades (Casablanca, Tánger, Marrakech, Fès-Meknès y Oujda) Siendo la pieza clave en esta estrategia un buen sistema de transporte intermodal para la conectividad entre puertos y plataformas logísticas. Para ello construyen líneas de alta velocidad, autopistas, y puertos nuevos, caso de Tanger Med (Nador West Med y Tanger Med II) en la zona del Estrecho.

En cuanto a los tráficos portuarios (2010) los flujos de graneles líquidos representan una parte importante de las importaciones marroquíes con una dominancia de los productos petroleros (95 %). El flujo de contenedores, tienen una disimetría fuerte entre los volúmenes de importación y de exportación de contenedores, acentuada por el crecimiento de las importaciones al contrario de las exportaciones. Por tal motivo estudian sacar partido a esta disimetría proponiendo la explotación de la capacidad de los contenedores vacíos. Ven en ello una actuación particularmente interesante para la exportación de abono. En este sentido, estudian la oportunidad de este negocio para la exportación de los productos graneleros o los productos agrícolas

Sobre los puertos nacionales de Marruecos que pueden influir en la captación de tráficos internacionales con origen o destino África Occidental, indicamos que el puerto de Casablanca al día de hoy (año 2013) es el puerto principal de Marruecos con más terminales y mayor volumen de tráficos portuarios, actuando como puerto central para todo el país. No obstante se proyecta el puerto de Tanger Med como el de mayor crecimiento a corto plazo, y con aspiraciones a convertirse en uno de los más importantes del Mediterráneo. Por tanto son estos dos puertos los que puede representar en un futuro inmediato mayor competitividad.



Ciudad y puerto de Casablanca



Localización del puerto de Tanger Med

La decisión de construir Tanger Med estaba encaminada a servir como un apoyo al desarrollo integral de la región. En marzo de 2008, comenzó oficialmente la actividad de importación y exportación de contenedores, estando completamente operativa en abril del mismo año con los 1600 metros de Terminal APM, gestionada por la multinacional Maersk.

A mediados de 2008 entró en funcionamiento la segunda Terminal, adjudicada al consorcio europeo Eurogate-Contship, formado por la francesa CMA-CGM, la suiza MSC y la marroquí Comanav. Se diseñó como un proyecto de menos

a más y se especula que llegue a una capacidad de final de 5 millones de Teus.

A 40 kilómetros de Tánger, este puerto tiene expectativas de conseguir una capacidad total en el año 2014-15, con todas las terminales en funcionamiento, de unos 8 millones de contenedores, 7 millones de pasajeros, 700.000 camiones y 10 millones MT (toneladas Métricas), queriendo convertirse así en una de las principales terminales a nivel internacional.

La actividad de importación y exportación será gestionada por un sistema informatizado cuyo principal fin es administrar las escalas de los buques, los trasbordos y los trámites de importación/exportación de una manera eficaz y acelerada. Este sistema ha supuesto una inversión de más de 5 millones de euros. De esta manera los avances tecnológicos intentan contrarrestar la escasa experiencia del personal que supone el principal problema de esta Terminal.

La segunda fase de este proyecto (Tánger Med II) a desarrollar sobre superficie terrestre, implicará dos terminales de contenedores, presentando una capacidad nominal de 5 millones de contenedores.

El desarrollo de este proyecto más el Puerto de la Bahía de Algeciras promueven la potenciación del Estrecho como plataforma portuaria lo que puede generar un centro geográfico de gran atracción para actividades logísticas.

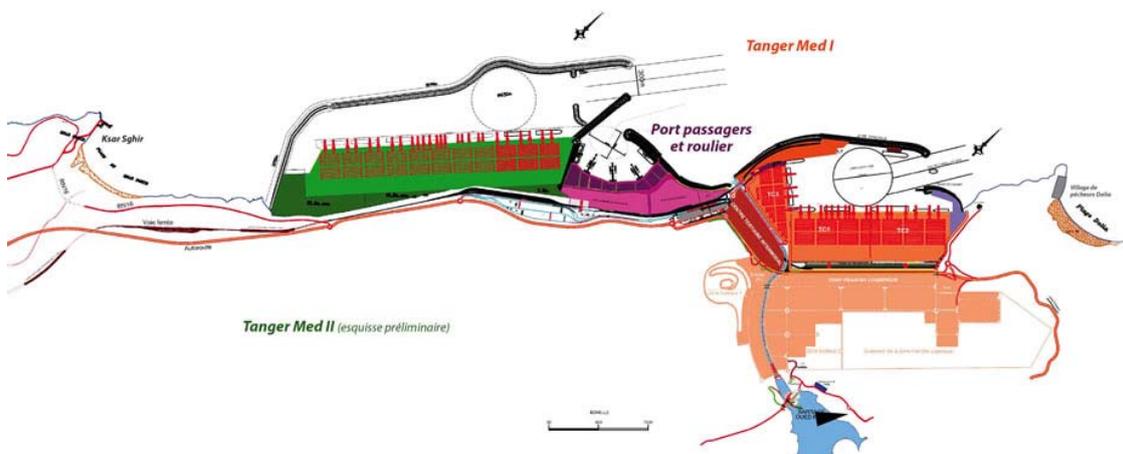


Imagen plano del proyecto Tanger Med

Aportamos algunos datos del proyecto de desarrollo de este puerto.

## Estructura portuaria

### Tanger Med I

Construcción: comienzo agosto 2003 / finalización primera fase julio 2007.

Terminales de contenedores: TC1 + TC2, ofrece una capacidad total de 3.5 millones Teus. (Ampliable a 5 millones)

Terminal Ro-Ro y Pasajeros: 7 millones de pasajeros y 700.000 camiones.

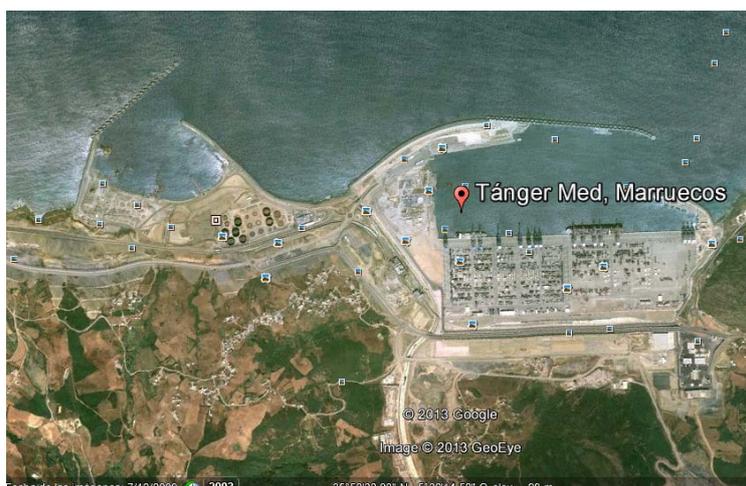
Terminal transporte de coches: exclusiva de vehículos con capacidad de 1 millón.

Terminal general: principalmente se utiliza para grano/cereal.

Bunkering: proveedor de fuel a los buques y al interior del país.

**Tánger Med II:** proyecto de extensión del puerto con un objetivo de capacidad entre 8 y 10 Millones Teus con dos terminales más de contenedores .

**Zona franca:** la gestiona una empresa particular filial de la propia Tánger Med y abarca una superficie de 345 hectáreas.



Puerto de Tanger Med (2011)

Y por último el puerto de Dakar (Senegal). La información que aportamos para este análisis ha sido extraída de PROEXCA, *Informe sobre el Puerto Autónomo de Dakar, mayo 2009* (Carlos Álvarez Ansorena).

El Puerto Autónomo de Dakar (PAD) tiene una extensión de 3.260.000 m<sup>2</sup>. Se divide en dos zonas perfectamente delimitadas. La zona sur que reúne los muelles 1, 2, 3, una zona militar y los talleres de reparación naval. La zona norte que alberga los muelles 4, 5, 8, 9 y la zona petrolífera. Y por último se encuentra en el muelle 10 que es el denominado muelle pesquero.



Los muelles de la zona Sur (1,2 y 3) están destinados a recibir cerca del 20% del tráfico de containers, las mercancías que tienen como destino Mali, el tráfico de vehículos rodados y el de pasajeros. Disponen de 19 puestos de atraque, con una profundidad máxima comprendida entre los 8,5 y 10 metros. La extensión conjunta de los tres muelles supone 22,9 hectáreas de terreno útil destinadas a realizar las diferentes actividades portuarias.

La zona Norte esta formada por los muelles 4,5,8, 9 y la zona para graneles líquidos. Su profundidad varía entre los 9 y 12 metros. Sus instalaciones son destinadas a la recepción de mercancías diversas y los graneles tanto sólidos (fosfatos y cereales) como líquidos (hidrocarburos refinados, aceite y vino). Actualmente hay 23 puntos de atraque y una superficie de 14 hectáreas. El acceso a estas zonas está restringido.

Se están realizando trabajos de ampliación de la Terminal de contenedores, más conocido como el Puerto del Futuro. Esta nueva Terminal, está siendo construida por Dubai Ports World mediante un contrato de gestión de las actividades portuarias. El Puerto del Futuro dispondrá de 290 metros lineales de muelle suplementarios, permitirán el atraque de embarcaciones de mayor tamaño con un calado no superior a los 13 metros y por tanto aumentará la capacidad operativa del Puerto Autónomo de Dakar. Se ganarán 8 hectáreas de terreno adicional para la recepción de mercancías contenerizadas. Creará unas nuevas infraestructuras con nueve atraques modernos aumentando la

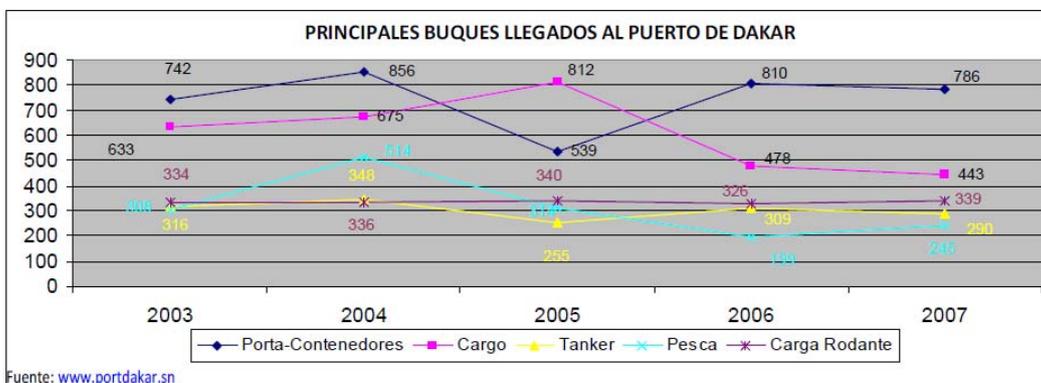
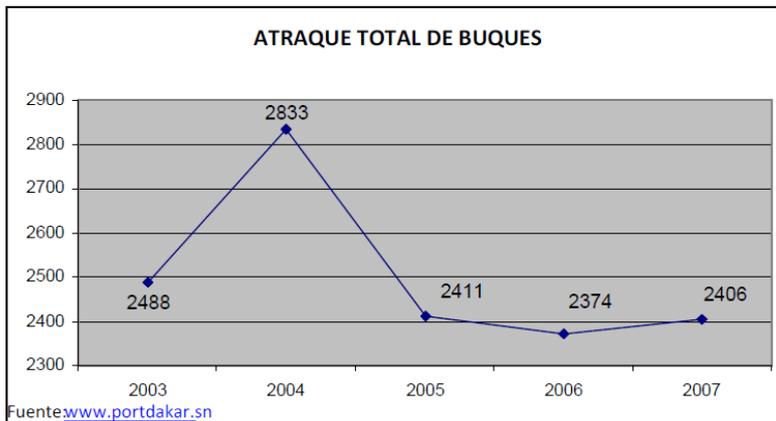
capacidad de anual en 5,5 millones de contenedores. Dubai Ports Dakar tiene en plantilla a 352 personas repartidos en sus diferentes departamentos.

Es el único operador de terminal en el África del Oeste en ofrecer a las líneas marítimas operaciones en ventana al garantizar a sus líneas regulares un día y una hora fija a la semana.

En cuanto al equipamiento portuario de la Terminal, cuenta con una flota de dieciocho elevadores (grúas), cuatro están dedicados a apilar contenedores vacíos hasta ocho alturas. A su vez, cuentan con veintiséis tractores y semirremolques para las diferentes tareas de movimiento de mercancías en la terminal.

Las órdenes de transporte están totalmente automatizadas, transmitiéndolas directamente desde el centro de planificación central hasta los conductores. El sistema de gestión de la terminal permite una visualización en 3D permitiendo la localización exacta de todos los contenedores.

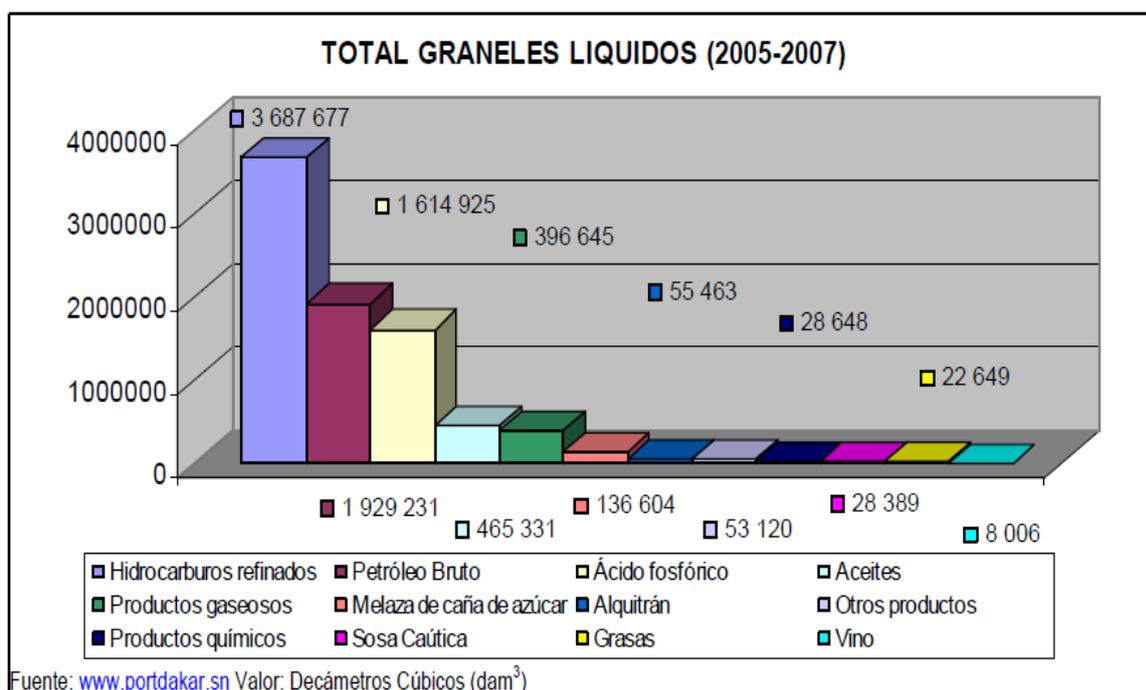
**Tráfico de buques:**



Los Porta-contenedores son las naves que registran un mayor volumen de entradas representando el 29,84% del número total de atraques (2003 – 2007).

Mientras que en graneles líquidos, el Puerto de Dakar recibió desde 2005 a 2007 un total de 8.426.688 decámetros cúbicos (dam<sup>3</sup>) de productos. En 2006 se produjo un decrecimiento de 591.168 dam<sup>3</sup> respecto al año anterior en las recepciones de mercancías líquidas debido principalmente a la reducción del petróleo bruto, ácido fosfórico, productos gaseosos y productos químicos. Aunque en 2007 hubo un aumento respecto a las cifras alcanzadas el año anterior en un 22% aún continúan siendo inferiores a los valores registrados en 2005 con en un 2%.

Los hidrocarburos refinados y el petróleo bruto suponen las mercancías líquidas más importantes llegadas al Puerto de Dakar desde 2005 hasta 2007. Estas commodities suponen 43,76% y 22,89% del total de mercancías llegadas, con unas cantidades recibidas de 3.687.677 dam<sup>3</sup> y 1.929.231dam<sup>3</sup> respectivamente.



Estos datos nos indican que el Puerto de Dakar es el principal punto de recepción de estos productos en el país y que Senegal posee una alta dependencia de los combustibles fósiles, sobre todo para la generación de energía eléctrica y el transporte terrestre.

**El servicio de las reparaciones navales** lo realiza la empresa Dakarnave considerada una de las más importantes empresas dentro del sector de la reparación naval en el África Occidental. Sus instalaciones se encuentran dentro del puerto y posee unos equipamientos modernos para la reparación de buques: