

## **INFORME 1/02, SOBRE LA “POSIBILIDAD DE MEJORA Y ABARATAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MARÍTIMO”**

Conforme a las funciones atribuidas al Consejo Económico y Social de la Ciudad Autónoma de Ceuta en su Reglamento, aprobado por el Pleno de la Asamblea de la Ciudad Autónoma de Ceuta el 17 de abril de 1996 (B.O.C.CE. extraordinario nº. 6, de 23 de abril) y según el procedimiento en el mismo establecido, previo debate en la Comisión de Trabajo de Economía y Fiscalidad, el Pleno del C.E.S., en la sesión celebrada en el día de hoy, 24 de marzo de 2004, ha aprobado por unanimidad el siguiente Informe:

### **I.- ANTECEDENTES**

El día 6 de noviembre de 2002 tiene entrada en el Registro de este Consejo un escrito de la Consejería de Presidencia de la Ciudad Autónoma de Ceuta por el que se encarga, al amparo de las competencias atribuidas en el artículo 5.3. del Reglamento del Consejo Económico y Social de la Ciudad Autónoma de Ceuta, la elaboración de un informe económico sobre la posibilidad de mejora y abaratamiento del servicio de transporte marítimo.

La solicitud, por acuerdo de la Comisión Permanente adoptado en su reunión del día 4 de diciembre del 2002, fue trasladada a la Comisión de Trabajo de Economía y Fiscalidad que, en la sesión celebrada el día 19 de marzo de 2004, elabora la propuesta de informe que a continuación se desarrolla.

Para tener una buena base documental, se ha visto la necesidad de contactar con las siguientes instituciones, organismos y empresas:

- ~~EE~~ Excmo. Sr. Presidente de la Ciudad Autónoma de Ceuta.
- ~~EE~~ Excmo. Sr. Delegado del Gobierno en Ceuta.
- ~~EE~~ Naviera de Ceuta (Miller y Cía SA).

- ~~EE~~ NaviCeuta SL (Grupo Boluga).
- ~~EE~~ Compañía Peregar (Ybarrola SA).
- ~~EE~~ Buquebus España SA.
- ~~EE~~ Europa Ferrys SA.
- ~~EE~~ Compañía Trasmediterránea SA.
- ~~EE~~ Presidente de la Asociación de Agentes de Aduana y Transporte.
- ~~EE~~ Asociación de Consumidores y Usuarios de los Transportes de Ceuta (Acutrans).
- ~~EE~~ Autoridad Portuaria de Ceuta.
- ~~EE~~ Registro Mercantil.
- ~~EE~~ Asociaciones de Consumidores y Usuarios.

- Se han mantenido reuniones con:
  - ~~EE~~ Compañía Peregar (Ybarrola SA).
  - ~~EE~~ NaviCeuta SL.
  - ~~EE~~ Europa Ferrys SA (dos reuniones).
  - ~~EE~~ Compañía Trasmediterránea SA.
  - ~~EE~~ Buquebus España SA.
  - ~~EE~~ Director-gerente de Agencia Partida SA.
  - ~~EE~~ Autoridad Portuaria de Ceuta.

De las actuaciones realizadas se ha obtenido la siguiente documentación:

1. Proyecto de la autorización singular solicitada por las navieras al Ministerio de Fomento, sobre el intercambio de billetes y horarios.
2. Escrito de la Presidencia de la Ciudad Autónoma de Ceuta dirigido a la Dirección General de Marina Mercante, sobre actuaciones navieras en el tráfico marítimo en el Estrecho. Y contestación de la Dirección General de Marina Mercante al anterior escrito.
3. Escrito de la Presidencia de la Ciudad Autónoma de Ceuta dirigido a la Servicio de Defensa de la Competencia, sobre actuaciones navieras en el tráfico marítimo en el Estrecho. Y contestación del Instituto Nacional de Consumo.
4. Comunicación por parte del Servicio de Defensa de la Competencia del expediente abierto en relación a la denuncia de Rotary Club de Ceuta contra las navieras.
5. Informe de la Delegación del Gobierno de Ceuta sobre el intercambio de billetes de las compañías navieras.

6. Documentación del expediente abierto por el Tribunal de la Competencia a las compañías navieras.
7. Documentación relativa a las cláusulas abusivas en los billetes de las compañías navieras.
8. Informe de Acutrans sobre la posibilidad de mejora y abaratamiento del servicio de transporte marítimo Algeciras-Ceuta-Algeciras.
9. Resoluciones Expediente 25/91 por parte del Tribunal de Defensa de la Competencia, de la solicitud de autorización para un acuerdo entre la Cía Trasmediterránea SA e Isleña de la Navegación SA para la explotación de la línea Algeciras /Ceuta / Algeciras.
10. Resolución del Expediente 543/02 por parte del Tribunal de Defensa de la Competencia, por supuestas conductas prohibidas por la Ley 16/1989 de defensa de la competencia por parte de las Cías Trasmediterránea SA, Europa Ferrys SA y Buquebús España SA.
11. Programa 514 D de subvenciones y apoyo al transporte marítimo.
12. Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, por el que se regula la bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo.
13. Legislaciones varias.
14. Cuentas anuales de las diferentes sociedades intervinientes en el desarrollo del servicio marítimo, obtenidas en el Registro Mercantil.
15. Tarifas 2002 y sus reglas de aplicación por los servicios prestados por la Autoridad Portuaria de Ceuta.
16. Cuadros resumen de tarifas Ley 27/1992 y cuadros resumen tasas Ley 48/2003 de la Autoridad Portuaria de Ceuta.
17. Tarifas 2003 de los amarradores de Ceuta.
18. Tarifas 2003 de practicaaje.
19. Tarifas antiguas Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras.
20. Tarifas de estiba y navieras.
21. Listado de las quejas más habituales de los usuarios del servicio marítimo.

## **II.- CONSIDERACIONES**

El informe sobre la posibilidad de mejora y abaratamiento del servicio de transporte marítimo parte con una clara limitación, que no es otra que la ausencia de datos certeros y concluyentes que permitan, de una forma

taxativa, emitir unas conclusiones determinantes. Si bien, a pesar de esa premisa restrictiva, surgida de las características de un servicio prestado por empresas privadas en una economía de mercado, este estudio permite aportar la suficiente información como para detectar debilidades y apuntar posibles medidas correctoras, encaminadas a la mejora y abaratamiento del servicio marítimo.

## A. HISTORIA.-

Tradicionalmente, el transporte de personas y correo entre Algeciras y Ceuta se hacía en los jabeques correo encomendados a la Compañía de Mar de Ceuta, hasta que a mediados del siglo XIX fueron relevados de este servicio. Fue entonces cuando comenzó a hacerse el trayecto por vapores de compañías privadas, armados principalmente por la de **Antonio López de Cádiz**, a la que más tarde relevó la **Compañía Valenciana de Transportes Correos de África**.

En 1917, al fundarse la **Compañía Trasmediterránea** absorbe a esta última y con ella la concesión de la línea. Diez años después reforzarán con dos nuevos buques el servicio, que los ceutíes conocieron vulgarmente por las “Palomas”, reemplazadas a mediados de los 50 por los modernos transbordadores Victoria y Virgen de África.

A comienzos de los setenta se conceden nuevas licencias en favor de la naviera **Aznar**, que no llegaría al final de la década, adquiriendo sus buques Trasmediterránea; y posteriormente la naviera **Isnasa** (1979), que desapareció en 1998. Un año antes (1997) haría su primera rotación la compañía **Buquebús**, a la que se sumaría en 1998 **Euroferrys**, absorbiendo parte del personal de Isnasa. Durante un breve periodo del año 2000 operó la **Compañía Ferrymed**. Más recientemente se han incorporado **Cía NaviCeuta**, **Marítima Peregarr** y **Naviera de Ceuta** como compañías de transporte exclusivo de mercancías.

En 1991, a raíz de lo aprobado por el Tribunal de Defensa de la Competencia en virtud de Resolución de 11 de diciembre de ese año (Expte. 25/91), Trasmediterránea e Isnasa establecen un acuerdo de explotación conjunta de la línea. En esa misma dirección, actualmente Trasmediterránea y Buquebús mantienen identidad de tarifas desde que esta última inició sus operaciones, el 1 de septiembre de 1997, si bien en ese momento no se pactó intercambiabilidad de billetes, sino que

Buquebús retrasó su incorporación al sistema hasta el año 2000. Euroferrys comenzó a operar (1998) con las mismas tarifas que sus competidores y, además, materializando un acuerdo de intercambiabilidad de billetes desde el mismo momento de su incorporación.

## B. ASPECTOS TÉCNICOS.-

El servicio marítimo objeto de este análisis es el que cubre las conexiones regulares de Ceuta con la Península Ibérica, tanto para el transporte de personas y vehículos como de mercancías. Esta ruta marítima constituye la única vía de comunicación con el resto del territorio nacional, dado que la conexión aérea actualmente tiene una importancia residual. Esa singularidad de dependencia de este servicio por parte de la Ciudad de Ceuta, al no tener rutas alternativas, puede llevar a una rigidez de la oferta, puesto que unos pocos prestadores de servicio cubren las necesidades de miles de consumidores.

Actualmente hay dos trayectos regulares:

- ✍️ Uno de **16,65 millas náuticas** con el Puerto de Algeciras para pasajeros, vehículos y mercancías.
- ✍️ Otro de **65 millas náuticas** con el Puerto de Málaga para mercancías.

En la línea marítima participan los siguientes actores o intermediarios:

### TRÁFICO DE PASAJEROS Y VEHÍCULOS PARTICULARES.

1. Agencias de viajes.
2. Autoridades Portuarias.
3. Amarradores.
4. Prácticos.
5. Compañías navieras.
6. Otras Administraciones Públicas.

### TRÁFICO DE MERCANCÍAS.

1. Agentes de Transporte.
2. Cargadores y descargadores.
3. Agentes de aduanas.

4. Aduana.
5. Autoridades Portuarias.
6. Sociedades de Estiba.
7. Amarradores.
8. Prácticos.
9. Compañías navieras.

La razón de ser y el papel desempeñado por cada uno de estos actores es el siguiente:

**Agencias de Viajes:** son los intermediarios encargados de la emisión de los billetes para el transporte marítimo. Junto a las agencias de viajes privadas cada naviera tiene sus propios puntos de emisión de billetes.

**Autoridades Portuarias:** son entidades de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, independientes del Estado, cuya misión principal es gestionar el puerto de su competencia, tanto en lo relacionado con las operaciones marítimas y terrestres generadas por el tráfico portuario, como en todo lo referente a la ordenación, gestión, conservación, ampliación, explotación, fomento de los bienes públicos y la actividad comercial e industrial en los recintos de su competencia.

Las Autoridades Portuarias se financian, entre otros conceptos, con Tarifas /Tasas que gravan:

- Los buques que prestan el servicio marítimo.
- El pasaje y vehículos transportados.
- Las mercancías transportadas.

En las comunicaciones entre Ceuta y el resto del territorio nacional intervienen las Autoridades Portuarias de Ceuta, Algeciras y en menor medida Málaga.

En la reunión mantenida por este Consejo con la Autoridad Portuaria de Ceuta, ésta coincide en afirmar:

- I. Mantiene reuniones con la Autoridad Portuaria de Algeciras, en el que se tratan temas como:
  - a. Actuaciones comunes en todo lo referente a la nueva Ley que afecta a los puertos comunitarios.
  - b. Los accesos de vehículos con destino a nuestra Ciudad en el puerto de Algeciras.

- c. Que dicho puerto destine zonas para espacios de proyección turística de Ceuta.
- II. La nueva Ley transforma las tarifas portuarias en tasas, con todo lo que ello conlleva (el margen de actuación sobre una tasa es menor que sobre una tarifa). Se contemplan bonificaciones, que en determinadas ocasiones pueden llegar al 65%, 70% e incluso 90%. Ceuta no sale bien parada en los servicios a bunkering respecto a Gibraltar. La competencia de Gibraltar afecta más a los consignatarios de Ceuta con estructuras más débiles. A pesar de estas bonificaciones las tasas, en valor absoluto, han sufrido un incremento.
  - III. En la simulación realizada por la Autoridad Portuaria de Ceuta sobre el efecto de la nueva Ley se detecta una reducción de ingresos y un mantenimiento de los gastos. Este desfase entre ingresos y gastos se compensará con una menor aportación (reducción del 50%) al Fondo de Compensación Interportuaria (4% ingresos).
  - IV. A fecha de la reunión (enero 2004) la nueva Ley no se estaba aplicando a fondo. Se tienen pensadas reducciones de un 40% en tránsito, aunque se albergan serias dudas que todas las bonificaciones y reducciones se trasladen al consumidor final.
  - V. En la caída de la actividad del puerto tiene mucho que ver la reducción a nivel mundial de un tercio del número de barcos. La fisonomía de los buques a nivel mundial ha cambiado, ahora son de mayor tamaño, por eso se ha procedido a la ampliación del Puerto de Ceuta y así poder acoger barcos de mayor calado y tamaño.

**Amarradores:** son profesionales cualificados que desarrollan, entre otras misiones, el amarre y desamarre de buques, traslado de pasajeros de los mismos y sus pertrechos, así como la prevención y lucha contra derrames de hidrocarburos.

Las compañías navieras tienen sus propios amarradores, por lo que es un coste interno más para estas compañías. Solo habría que tener en cuenta este coste externo en los precios de los servicios para las Compañías Marítima Peregar y Cía. Naviceuta.

**Prácticos:** es un servicio portuario universal de interés público, de titularidad de las respectivas Autoridades Portuarias. Los prácticos de cada puerto se agrupan en corporaciones, que son entidades jurídico

privadas, cuya función principal es realizar o dirigir las entradas, salidas o movimientos interiores en el puerto donde prestan sus servicios.

Las corporaciones de practicaje cobran, como entidades privadas que son, por sus servicios, siendo verdaderos empresarios, que asumen beneficios de la explotación y los riesgos de una pérdida de actividad del puerto, etc.

Bajo determinadas condiciones de frecuencia de entrada, condiciones de maniobrabilidad, etc, los capitanes de buques que realicen más de cincuenta escalas al año, pueden obtener un Certificado de Exención de Practicaje (PEC), que es el caso de la mayoría de los capitanes de las naves que operan la línea objeto de este estudio.

**Compañías Navieras:** son empresas privadas encargadas de prestar el servicio de conexión marítima entre Ceuta y la Península. Actualmente hay seis compañías funcionando, por un lado Trasmediterránea SA, Buquebus y Euroferrys con naves de alta velocidad y por otro las compañías Naviera de Ceuta, Marítima Peregarr y Cía. Naviceuta para el transporte exclusivo de mercancías.

Las compañías Trasmediterránea SA, Buquebus y Euroferrys tienen unos acuerdos de; intercambio de billetes (lo que significa que los billetes extendidos valen para embarcar en cualquier buque, con independencia de la naviera al que pertenece), de precios homogéneos y de complementariedad de horarios (alternan sus viajes desde las 6 horas hasta las 23 horas, quedando la Ciudad sin transporte marítimo entre esas horas).

Anualmente los buques de las compañías marítimas realizan varadas técnicas obligatorias, en los correspondientes astilleros, no siendo por regla general reemplazados por otras naves. En el periodo correspondiente a la “Operación Paso del Estrecho” no se deben producir esas varadas técnicas.

En las reuniones mantenidas por este Consejo con las compañías marítimas, éstas coinciden en afirmar:

En relación al transporte de pasajeros y vehículos

- I. La gran estructura de costes que soportan a la hora de prestar el servicio:



- Amortización del buque. Las embarcaciones de alta velocidad tienen un precio de adquisición más elevado y una vida útil más corta que los ferrys tradicionales.
  - Mantenimientos. Las naves de alta velocidad requieren un mayor y complicado mantenimiento.
  - Consumo. Estos barcos consumen gran cantidad de combustible, más que los tradicionales ferrys. Los combustibles suponen el 30% del total de costes de las compañías. Las variaciones alcistas de los precios de los combustibles no son trasladados a los precios de los billetes.
  - El número de rotaciones y los bajos índices de ocupación de muchas de esas rotaciones (aproximadamente entre el 18% y el 30% de ocupación media anual).
  - Tasas portuarias y demás costes de puerto.
  - Personal. Las compañías llegan a tener hasta tres tripulaciones.
- II. Sus ingresos bajan año tras año, dado que el número de pasajeros, vehículos y mercancías están estancados o se encuentran en descenso y el precio no se ha modificado (salvo actualizaciones puntuales del IPC). Por lo tanto pierden rentabilidad.
  - III. Las características del servicio han ido cambiando a lo largo de los años; más rotaciones, mejores servicios, mejores barcos, más descuentos, etc. Sin embargo, la competencia es mayor por lo que el número de pasajeros por barco es menor.
  - IV. Los precios de los billetes no han subido a pesar del aumento de costes (salvo actualizaciones puntuales del IPC). Además las navieras hacen descuentos a los vehículos de los residentes, descuento que recae en las cuentas de la compañías porque este concepto no está bonificado por el Estado.
  - V. La intercambiabilidad de billetes es positivo para los usuarios, pero que para las navieras es un “engorro” administrativo.

En relación al transporte de mercancías:

- I. Las compañías hacen descuentos en fletes de hasta el 40% en algunos casos. Se preguntan si esas reducciones se trasladan al consumidor final.
- II. Uno de los principales problemas a los que se enfrentan las navieras es su relación con los Agentes de Aduanas y las Empresas de Transportes.
- III. Las tarifas portuarias son muy elevadas.

IV. Actualmente el mercado de transporte de mercancías entre Algeciras y Ceuta no es rentable, dada la reducción del volumen de negocio y el mayor número de competidores.

**Sociedades de Estiba:** sociedad pública de capital mixto, que tiene como función la carga / descarga o estiba / desestiba de los buques.

**Agentes de Transporte:** son empresas privadas que prestan el servicio de transporte físico de mercancías (contenedores o bateas) desde Origen a Destino (cliente final). Algunas compañías navieras actúan como agentes de transporte.

**Agentes de Aduanas:** son empresas privadas encargadas de gestionar y tramitar los documentos y requisitos aduaneros. En la Ciudad de Ceuta hay colegiados 7 Agentes de Aduanas. Algunas compañías navieras actúan como agentes de aduanas.

En la reunión mantenida con este Consejo, los Agentes de Transporte y Agentes de Aduanas afirman que:

- I. No tiene sentido que existan tantas rotaciones de barcos, cuando la mayoría van a un 30% de ocupación.
- II. Soportan grandes gastos por el alto coste de los capataces del puerto.
- III. Una disminución de los fletes produciría una bajada de los costes y por tanto de los precios.
- IV. Los precios de los transportes lo marca la competencia y muchas veces vienen impuestos por las Agencias de la Península.
- V. Las tasas portuarias son caras.

**Aduana:** es un organismo público encargado, entre otras funciones, de la gestión relativa a los regímenes aduaneros económicos y de las áreas exentas. Actuaciones directas de gestión, inspección e intervención, etc sobre las mercancías entrantes y salientes del territorio de Ceuta, dado que nuestra Ciudad tienen un régimen aduanero distinto.

**Cargadores y descargadores:** tienen las funciones de cargar, estibar o descargar las mercancías de los camiones o bateas, tanto en origen como en destino.

### C. ASPECTO LEGAL.-

La línea marítima del estrecho, tanto de pasajeros como de mercancías, entre Ceuta y Algeciras tiene la consideración de servicio de línea regular de cabotaje insular y, por tanto, como navegación de interés público (Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre, en concordancia con los criterios marcados por el Reglamento 3577/92 CEE, del Consejo, de 7 de diciembre), de manera que su prestación se encuentra supeditada al otorgamiento, por parte de la **Dirección General de Marina Mercante**, de autorización administrativa, o bien excepcionalmente, a la celebración de contratos de interés público, a fin de garantizar la existencia de servicios suficientes para el mantenimiento de las comunicaciones marítimas. La autorización administrativa por parte de la Dirección General de Marina Mercante es de carácter reglado, concediéndosele a cualquier empresa naviera que la solicite y reúna los requisitos recogidos en el Capítulo II, Artículo 6 del Real Decreto 1466/1997.

Se definen las navegaciones de interés público, recogido en el Artículo 7.4 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, a aquellas que se consideren precisas para asegurar las comunicaciones marítimas esenciales de la Península, de ésta con los territorios españoles no peninsulares y de éstos entre sí. Por su parte, el reglamento 3577/92 CEE impone el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos de cabotaje. Sin embargo permite matizar la aplicación de este principio a los servicios regulares insulares o no peninsulares.

El servicio marítimo también está condicionado o sujeto a las actuaciones y órdenes de las **Capitanías Marítimas**. Estas se constituyen por el Real Decreto 1246/1995 y, como Administración Marítima Periférica están enfocadas en la defensa de los siguientes bienes jurídicos; la tutela de la seguridad de la vida humana en el mar, la tutela de la seguridad de la navegación marítima, la tutela de la seguridad marítima, la protección del medio ambiente marino, la existencia de los servicios de transporte marítimo que demanden las necesidades del país y mantenimiento de las navegaciones de interés público.

En cuanto a las subvenciones y apoyos al transporte marítimo, en 1978 se firmó el Contrato Regulador de los Servicios de Comunicaciones

Marítimas de Interés Nacional, suscrito entre el Estado y la Cía. Trasmediterránea SA, por el que ésta última mantendría las comunicaciones marítimas clasificadas de interés nacional y, como contrapartida, el Estado le subvencionaría o compensaría económicamente (Por la Ley 4/2001, de 24 de abril, se concedió un crédito extraordinario por importe de 15.560.625.000 pesetas para compensar el déficit de la Cía. Trasmediterránea SA, correspondiente al ejercicio 1997, por la explotación de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional y a los ajustes por la finalización del contrato regulador de los mencionados servicios). Dicho contrato finalizó el 31 de diciembre de 1997, siendo preciso instrumentar las cuestiones financieras relativas a las navegaciones de interés público sujetas a contrato con el Estado, mediante el Contrato de Servicios de Líneas de Interés Público suscrito en enero de 1998 y tendría una vigencia temporal de seis años, pero por Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2000 se ha limitado la duración del contrato y se ha establecido una serie de requisitos para los nuevos contratos. Requisitos:

- Duración no superior a cinco años.
- Disgregación de rutas.
- Establecimiento de un plazo y una publicidad suficientes para que todas las empresas de transporte marítimo de la UE tengan la oportunidad de presentar ofertas.

En cumplimiento de la decisión europea citada, en el año 2001 se licitaron por concurso público abierto los tres contratos relativos a las líneas marítimas de interés público; Península-Baleares, Península-Canarias y Península-Ceuta y Melilla. Estos nuevos contratos se firmaron el día 2 de enero de 2002 y su vigencia se extiende hasta el 30 de septiembre del 2006. En este marco surge el Programa 514.D, consistente en la instrumentación de las ayudas estatales al transporte marítimo en servicios regulares de los españoles y extranjeros de los países pertenecientes al E.E.E. residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, mediante la subvención de una parte del precio del billete con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, de acuerdo con los porcentajes de bonificación legalmente establecidos, según tipo de trayecto. Así mismo estas ayudas estatales deben abarcar las navegaciones de interés público sujetas a contrato con el Estado. Las compañías marítimas son las encargadas de comprobar que los beneficiarios de las subvenciones cumplen los requisitos exigidos por la Ley, al proporcionar los medios de transporte marítimo objeto de apoyo.

Dichas compañías presentan las cuentas a la Dirección General de Marina Mercante, la cual, una vez verificadas, procede a abonar el importe de dichas subvenciones con cargo a las dotaciones presupuestarias que para tal fin figuran en los Presupuestos Generales del Estado.

	Realizado 2002 Miles de €	Presupuestado Miles de €	
		2003	2004
Bonificaciones a los billetes de residentes no peninsulares	28.094,30	24.040,49	30.050,61
Contrato de líneas de interés público	11.470,30	12.380,85	12.628,47

El Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, por el que se regula la bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias e Illas Baleares y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, fija la bonificación del billete para los residentes en Ceuta y Melilla en el 33% que, a diferencia de la anterior reglamentación, se aplica sobre tarifa neta cobrada por la compañía marítima al viajero residente.

La **Operación Paso del Estrecho**, hecho anual, estacional y excepcional, consiste en el viaje que emprenden miles de magrebíes desde o hacia los países donde trabajan y sus países natales, para poder disfrutar de las vacaciones. Para que dicha Operación se desenvuelva adecuadamente actúan múltiples instituciones tanto públicas como privadas (partiendo de las condiciones acordadas por una Comisión Hispano-Marroquí), destacando para nuestro estudio el papel de la Dirección General de Marina Mercante, consistente en garantizar el tránsito marítimo mediante un Plan de Flota, que representa el disponer de la suficiente oferta para atender la gran demanda y, evitar así el colapso de las zonas de embarque y preembarque. El Plan de Flota, además de previsiones de buques, de sus capacidades y número de viajes a realizar, incluye una serie de medidas excepcionales consensuadas con las navieras, entre las que se cuentan:

- Intercambiabilidad de billetes entre navieras para conseguir mayor fluidez de tráfico.
- Incumplimiento de horarios. Los buques zarpan una vez que han finalizado los embarques.

- Realización de todos los servicios extraordinarios que sean necesarios.

El marco legal en el que se mueven los diferentes actores es el siguiente:

Las Autoridades Portuarias son uno de los actores fundamentales, junto con las navieras, en el desarrollo del servicio marítimo objeto de este estudio. Son Entidades de Derecho Público con personalidad jurídica y patrimonio propios (independientes del Estado), reguladas por la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante 27/1992 de 24 de noviembre. La financiación de las Autoridades Portuarias se rigen por la Ley 48/2003 de 26 de noviembre del Régimen Económico y Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

Los prácticos son corporaciones privadas que actúan bajo Contrato con las Autoridades Portuarias y el practicaaje está regulado por la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante 27/1992 de 24 de noviembre, el Reglamento General de Practicaaje y por disposiciones menores.

El resto de actores al ser empresas o sociedades privadas se rigen por todas las leyes concurrentes a su condición, pero hay una ley que afecta a todas ellas y que es una de las piezas claves de este estudio y que no es otra que la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia. El **Tribunal de Defensa de la Competencia** ha tenido y tiene un papel relevante en todo lo relacionado con el fondo y la forma de prestación del servicio marítimo entre Ceuta y la Península, sobre todo con:

- ~~es a~~ La resolución de 11 de diciembre de 1991 (Expte. 25/91) que autorizaba el acuerdo para la regulación del servicio marítimo de la línea Algeciras / Ceuta / Algeciras presentado por Cía Trasmediterránea SA e Isleña de la Navegación SA, por un periodo de 5 años.
- ~~es a~~ La resolución de 13 de junio de 2003 (Expte. 543/02) en la que, entre otras cuestiones, se declara conducta prohibida la concertación de precios entre las navieras Compañía Trasmediterránea SA, Buquebús España SA y Europa Ferrys SA, Imponer multas de 600.000 € a cada una de las navieras y no conceder autorización singular al “sistema de

intercambiabilidad de billetes y ordenación de horarios en la línea marítima Algeciras-Ceuta”. Esta última resolución ha sido objeto de recurso por parte de las compañías afectadas.

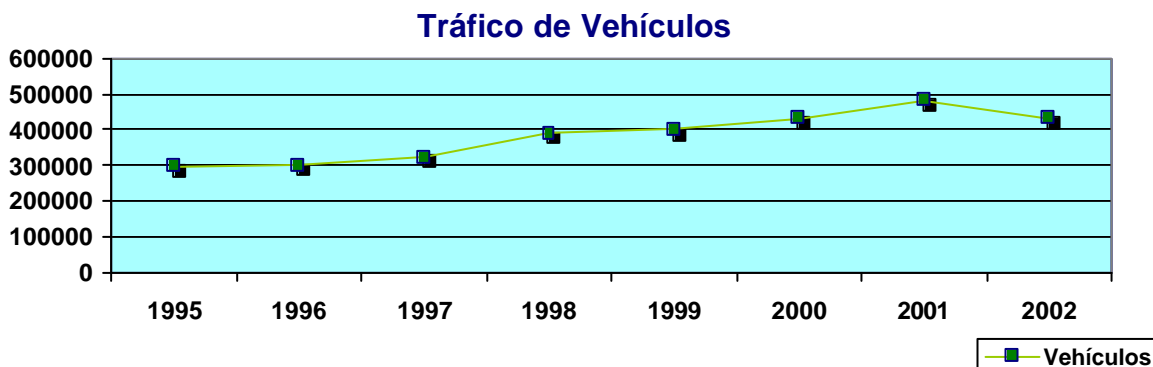
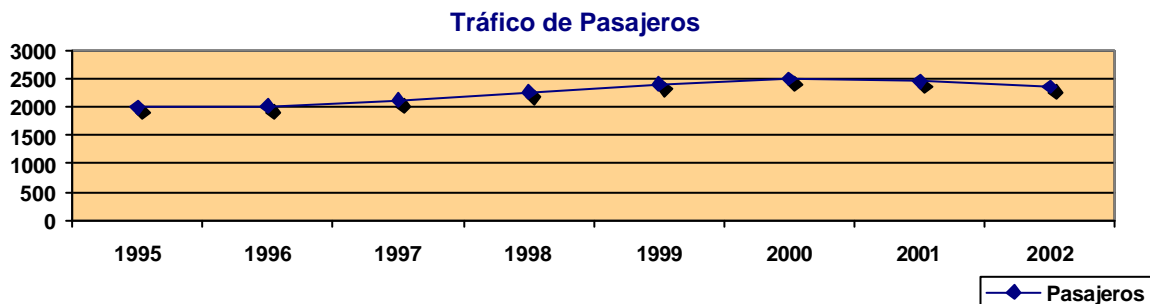
#### D. DATOS ESTADÍSTICOS.-

El tráfico marítimo entre Ceuta y la Península mueve al año 2.354.000 pasajeros, 433.000 vehículos y 2.265.000 toneladas de mercancías, si bien hay que decir que parte de esas mercancías provienen de rutas no sujetas a este informe.

#### Tráfico de Pasajeros y Vehículos. Pasajeros en miles de unidades

Años	Pasajeros			Vehículos		
	Entrada	Salida	Total	Entrada	Salida	Total
1995	1.017	980	1.997	155.042	143.079	298.121
1996	1.025	978	2.003	150.696	148.528	299.224
1997	1.074	1.041	2.114	162.877	160.526	323.403
1998	1.147	1.111	2.258	196.333	192.696	389.029
1999	1.207	1.193	2.400	199.513	199.396	398.909
2000	1.229	1.269	2.498	212.747	219.603	432.350
2001	1.193	1.253	2.446	239.704	245.002	484.706
2002	1.193	1.161	2.354	226.297	206.719	433.016

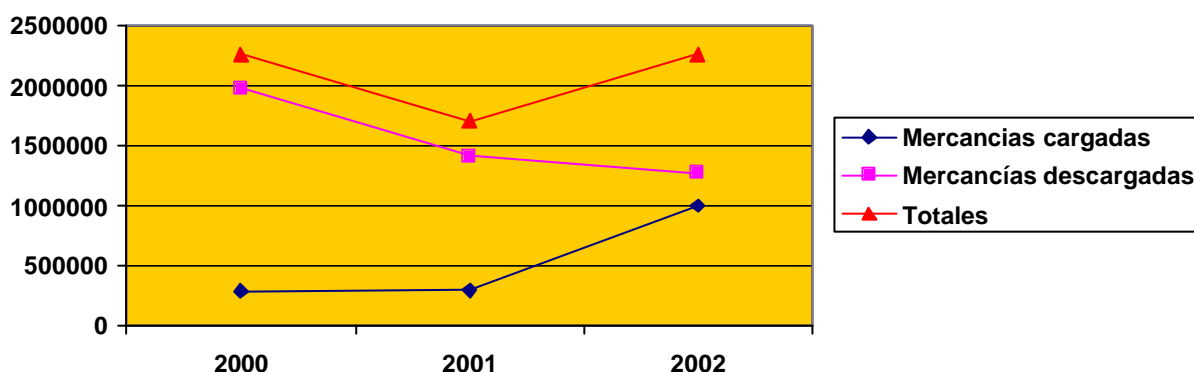
*Fuente: Autoridad Portuaria de Ceuta*



### Mercancías (Toneladas)

Mercancías	2000	2001	2002	Diferencia	%
Cargadas	287.112	293.858	997.072	703.214	70,5
Descargadas	1.978.849	1.412.000	1.267.986	-144.014	-10,20
Trasbordadas	0	0	0	0	0
Totales	2.265.961	1.705.858	2.265.058	559.200	24,68
Productos petrolíferos	728.681	794.987	1.320.983	525.996	66,16
Mercancías no petrolíferas	1.537.280	910.871	944.075	33.204	3,64

Fuente: Autoridad Portuaria de Ceuta



El tráfico de pasajeros ha tenido una evolución creciente desde el año 1995 hasta el 2000, produciéndose un descenso en los años 2001 y 2002. Los vehículos transportados han tenido una evolución creciente hasta el año 2001, produciéndose un retroceso en el 2002. La tendencia, tanto para vehículos como para pasajeros, se mantiene decreciente en el 2003.

En cuanto a la evolución global de las mercancías es alcista, pasándose de 1.705.000 toneladas en el 2001 a las 2.265.000 toneladas en el 2002, pero si atendemos exclusivamente a las mercancías transportadas hacia Ceuta, éstas llevan una evolución decreciente en los últimos años, con caídas medias de más del 10% interanual.

El análisis de la línea de Ceuta con la Península debemos englobarlo en el conjunto del tráfico generado por el Estrecho, como paso físico de personas y mercancías entre Europa y África. En el año 2002 realizaron



el cruce de continentes 4.417.159 personas, 898.743 vehículos y 140.917 camiones, cifras que equivalen al volumen de negocios de las compañías navieras que operan las rutas. Estas compañías de transporte de pasaje y vehículos son:

Algeciras-Ceuta (16,65 Millas nau.)	Transmediterránea (alta velocidad) Buquebús (alta velocidad) Euroferrys (alta velocidad)
Algeciras-Tánger (34,25 Millas nau.)	Transmediterránea (alta velocidad y ferrys) Comarit (ferrys) Euroferrys (ferrys) Comanav (ferrys) Imtc (ferrys) Nautas (alta velocidad) FRS (alta velocidad)

De los casi cuatro millones y medio de pasajeros que realizaron el cruce en el 2002, el 53% lo efectuaron en la ruta Ceuta /Algeciras y el 47% restante en la de Tánger / Algeciras. En el apartado de vehículos los porcentajes han sido de 48% y 52% respectivamente y en el de camiones las diferencias son muy significativas, 29,6% en la de Ceuta y el 70,4% en la de Tánger. Hay que destacar que en este último apartado es normal que el tráfico de camiones sea muy superior en la ruta de Tánger, puesto que es el punto de entrada y salida de muchas de las importaciones y exportaciones de Marruecos.

Si repartimos el volumen total anual transportado en cada ruta, en sus diferentes vertientes, entre las distintas navieras que operan dichas vías, vemos que a cada naviera de la ruta a Ceuta le corresponden 780.145 pasajeros de media, frente a los 296.674 pasajeros que les corresponden a las navieras de la ruta a Tánger, lo que significa que el volumen de negocios para las primeras es 2,6 veces mayor. Si realizamos la misma operación con los vehículos, se observa que a cada naviera de la ruta Ceuta-Algeciras le corresponden 144.273 vehículos, frente a los 66.561 de Algeciras-Tánger, lo que significa que las primeras tienen 2,16 veces más volumen de negocios que las segundas.

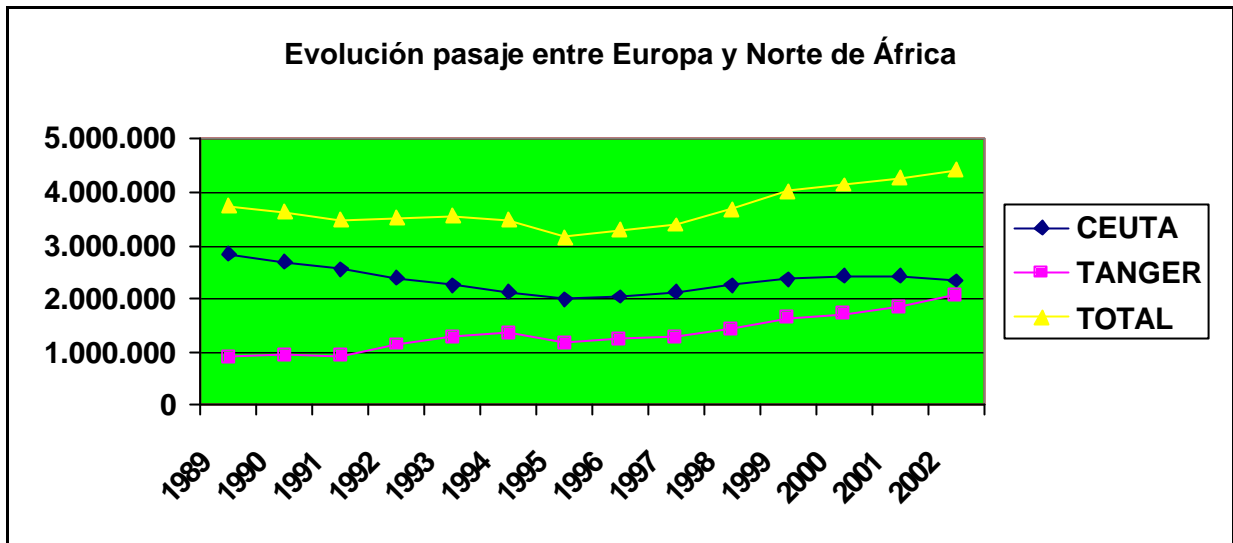
	<b>Pasaje/ Naviera</b>	<b>Vehículos / Naviera</b>
Ruta a Ceuta	780.145	144.273
Ruta a Tánger	296.674	66.561

La evolución del pasaje, entre los dos continentes, ha tenido un movimiento oscilante desde el año 1989 hasta el año 1995, produciéndose a partir de ese año una clara senda continua de crecimiento, con un 40% más de pasajeros en el 2002 que en 1995. Si observamos la evolución de las dos rutas por separado, se concluyen dos grandes certezas, en primer lugar desde el año 1989 hasta la fecha el volumen de pasajeros transportados es mayor en la ruta a Ceuta que en la ruta a Tánger y, en segundo lugar esas diferencias positivas de una ruta sobre la otra se van recortando año a año, debido a que la ruta Algeciras / Tánger tiene una evolución creciente desde 1989 (salvo una recaída en los años 1991 y 1995) y la ruta Algeciras / Ceuta ha tenido una evolución oscilante pero con un predominio global descendente (en el intervalo 1989-1995 se produjo una caída del 30% de pasajeros, para recuperar un 21% de volumen entre 1995/2001, volviendo a caer el pasaje un 3,6% en el 2002). En el global de estos 14 años la línea Algeciras / Tánger ha crecido un 128% y la línea Algeciras / Ceuta ha decrecido un 17,5%.

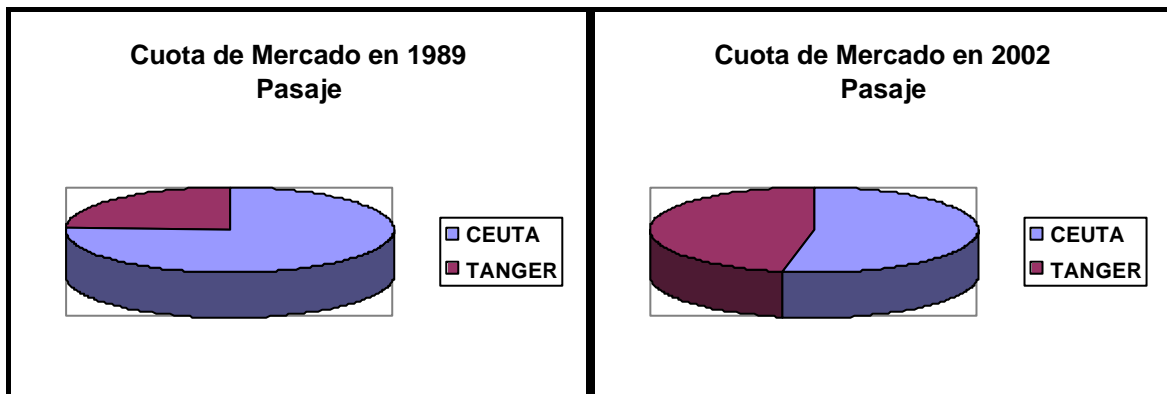
### **Movimiento de Pasajeros entre Europa y Norte de África a través del Estrecho.**

<b>AÑOS</b>	<b>CEUTA</b>	<b>TÁNGER</b>	<b>TOTAL</b>
1989	2.836.779	907.700	3.744.479
1990	2.692.744	941.825	3.634.569
1991	2.552.080	927.169	3.479.249
1992	2.386.212	1.144.094	3.530.306
1993	2.268.591	1.284.949	3.553.540
1994	2.129.560	1.361.623	3.491.183
1995	1.996.954	1.165.730	3.162.684
1996	2.042.590	1.245.199	3.287.789
1997	2.122.951	1.278.661	3.401.612
1998	2.258.145	1.432.839	3.690.984
1999	2.373.672	1.645.716	4.019.388
2000	2.427.617	1.721.811	4.149.428
2001	2.428.462	1.839.550	4.268.012
2002	2.340.435	2.076.724	4.417.159

*Fuente: EuroFerrys.*



En 1989 la ruta a Ceuta copaba el 75,75% del mercado del pasaje entre continentes, catorce años después ese porcentaje ha caído al 53%.



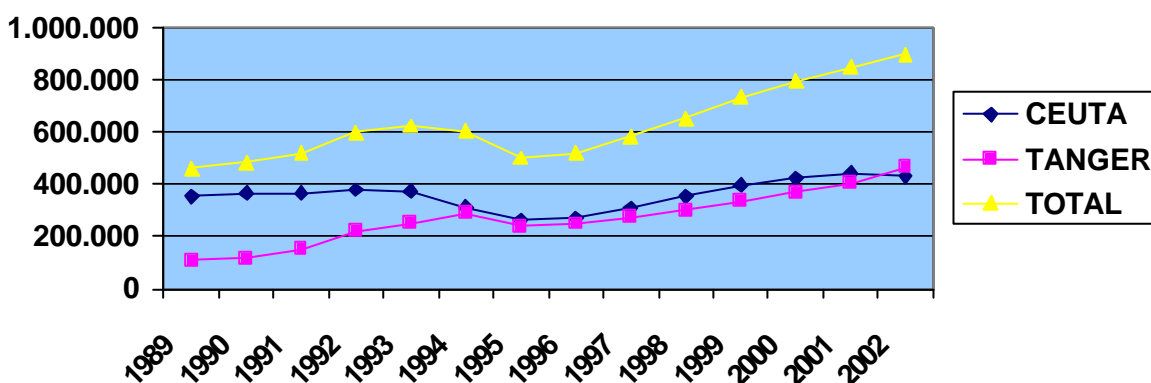
El movimiento de vehículos ha tenido una evolución creciente, salvo un pequeño retroceso en los años 1994 y 1995, pasándose de 462.055 vehículos en 1989 a 898.743 catorce años después, lo que nos indica un crecimiento del volumen de negocios del 95%. Por rutas vemos que, al igual que ocurría con el pasaje, el número de vehículos transportados en la ruta a Ceuta es mayor, en casi todos los años analizados, que en la ruta a Tánger, si bien, al igual que en el pasaje esas diferencias se van limando o reduciéndose con el paso del tiempo, incluso en el año 2002 se han invertido los tráficos. Actualmente del 48% es transportado por Ceuta y el 52% por Tánger.

## Movimiento de Vehículos entre Europa y Norte de África a través del Estrecho.

AÑOS	CEUTA	TANGER	TOTAL
1989	352.390	109.655	462.055
1990	364.671	118.893	483.564
1991	367.919	152.511	520.430
1992	379.368	219.697	599.065
1993	373.509	251.934	625.443
1994	312.454	288.908	601.362
1995	263.287	237.964	501.251
1996	270.537	247.974	518.511
1997	307.330	275.384	582.714
1998	353.255	299.647	652.902
1999	398.889	335.222	734.111
2000	424.431	370.654	795.085
2001	443.504	404.894	848.398
2002	432.818	465.925	898.743

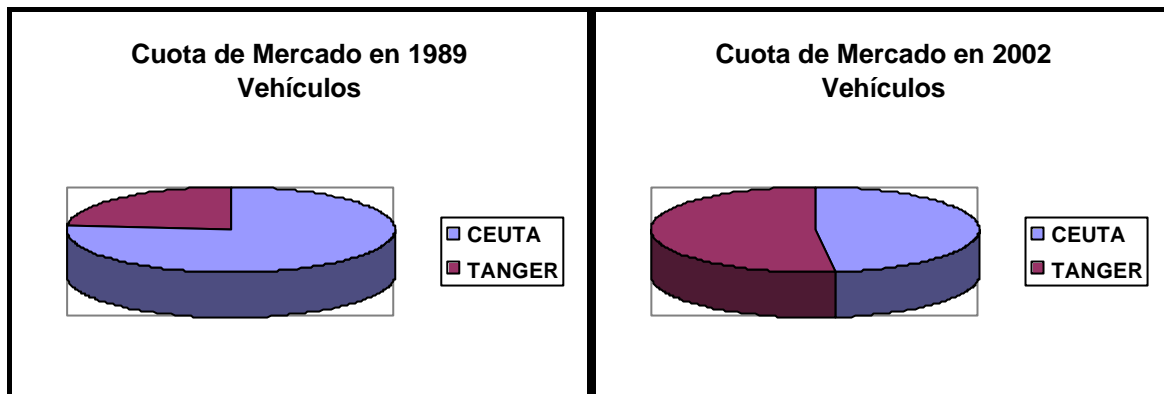
Fuente: EuroFerrys.

Evolución vehículos entre Europa y Norte de África



La ruta Ceuta-Algeciras ha tenido una evolución general creciente en estos últimos 14 años, con un freno entre los años 1994 y 1995 y entre los años 2001 y 2002, aumentando la línea un 23% el volumen de negocios. La ruta Tánger-Algeciras ha tenido una evolución similar, pero con crecimientos más apuntados, y sin que se haya producido un retroceso entre los dos últimos años, lo que ha hecho que la línea incremente un 324% su volumen de negocios en estos catorce años.

En 1989 la ruta a Ceuta copaba el 76% del tráfico de vehículos, en el año 2002 ese porcentaje ha caído hasta el 48%.



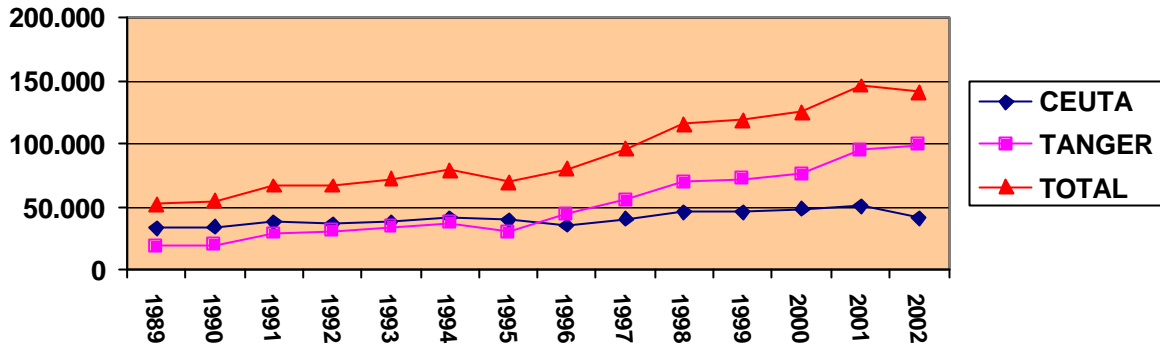
El tráfico de camiones tiene una evolución creciente desde 1989, exceptuando un retroceso entre los años 1994 y 1995 y en el año 2002 (coincidente con la crisis económica derivada de los acontecimientos internacionales; terrorismo, etc). En estos años se ha incrementado el volumen de negocios en un 169%. Hasta 1995 la ruta a Ceuta transportaba más camiones que la ruta a Tánger, invirtiéndose dicha tendencia desde ese año hasta nuestros días.

### Movimiento de Camiones entre Europa y Norte de África a través del Estrecho.

AÑOS	CEUTA	TANGER	TOTAL
1989	33.453	18.893	52.346
1990	34.742	20.326	55.068
1991	38.011	29.227	67.238
1992	36.356	31.194	67.550
1993	38.394	34.359	72.753
1994	41.975	37.776	79.751
1995	39.804	30.377	70.181
1996	35.721	44.538	80.259
1997	40.551	55.623	96.174
1998	46.135	69.823	115.958
1999	46.048	72.891	118.939
2000	48.850	76.789	125.639
2001	50.935	95.508	146.443
2002	41.737	99.180	140.917

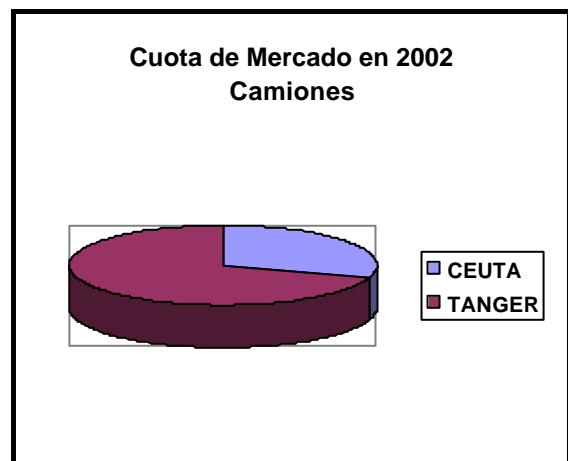
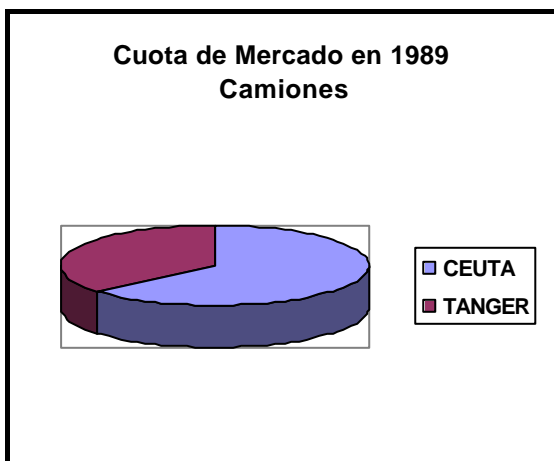
*Fuente: EuroFerrys.*

### Evolución camiones entre Europa y Norte de África



El tráfico de camiones a Ceuta ha evolucionado de forma oscilante, alternándose crecimientos con decrecimientos, estando actualmente el volumen en cifras similares a las de 1994 y, habiendo crecido globalmente la ruta sólo un 25% en estos años. La ruta de Tánger ha tenido una evolución mucho más constante y con crecimientos más apuntados, habiendo crecido la ruta un 425% desde 1989.

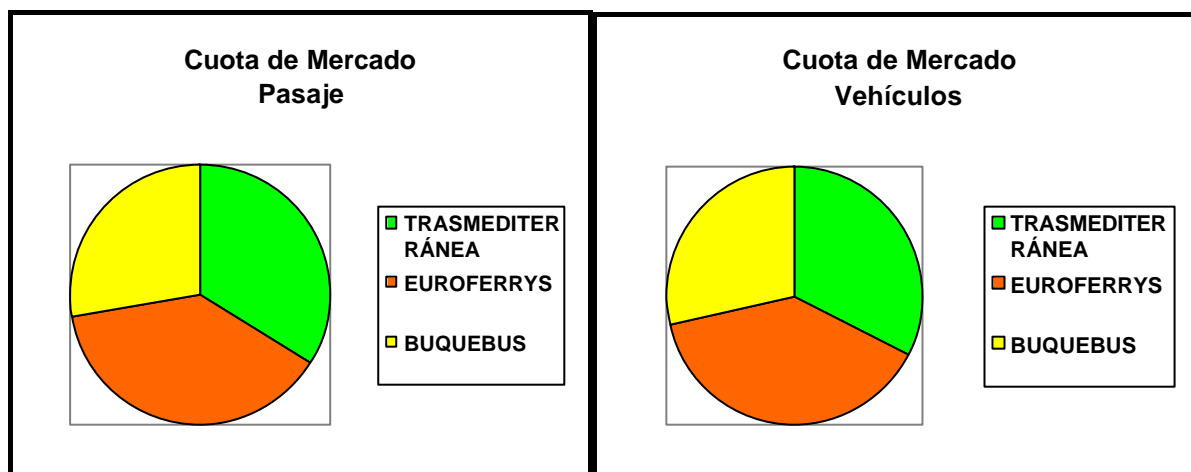
Actualmente el 70% de los camiones utiliza la línea Algeciras-Tánger, 34 puntos más que en el año 1989, donde ese porcentaje representaba el 36%.



La línea Ceuta-Algeciras es operada por seis compañías; tres con naves de alta velocidad para el traslado principalmente de pasaje y vehículos y tres con naves para el transporte exclusivo de mercancías. Atendiendo al transporte de pasaje y vehículos, el 33,86% del tráfico de pasajeros corresponde a Trasmediterránea, el 38,32% a Euroferrys y el 27,82% restante a Buquebús. En el movimiento de vehículos los porcentajes son 32,54% Trasmediterránea, 38,71% Euroferrys y 28,75% Buquebús.

Concepto	Trasmediterránea	Euroferrys	Buquebús	Total
Pasajeros	792.553	896.894	650.988	2.340.435
Vehículos	140.868	167.553	124.397	432.818

Fuente: Cías Navieras.



La Compañía Trasmediterránea ha realizado 3.650 rotaciones, en la línea Algeciras-Ceuta-Algeciras, durante el año 2002, transportando 792.553 pasajeros, 140868 vehículos, 13.820 camiones y 238 plataformas. El volumen transportado es mayor en el trayecto Ceuta-Algeciras en los conceptos de pasaje y vehículos, siendo en el apartado de camiones mayor los transportados a Ceuta que viceversa.

### Datos estadísticos de Trasmediterránea

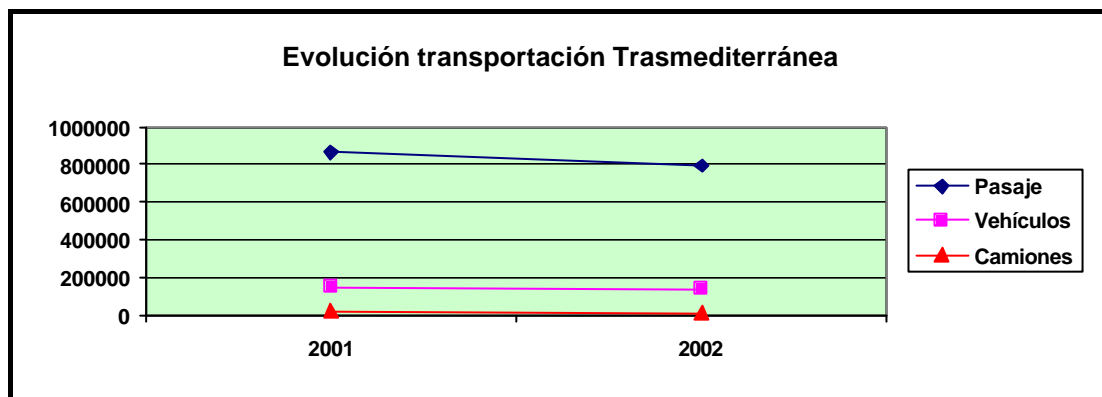
Datos	2001	2002	Variación
Total rotaciones Ceuta-Algeciras	3.470	3.650	5,18%
Total pasajeros Ceuta-Algeciras	460.486	423.224	-8,00%
Total pasajeros Algeciras-Ceuta	405.312	369.329	-8,80%
Total pasajeros Ceuta-Algeciras-Ceuta	865.798	792.553	-8,50%
Total vehículos Ceuta-Algeciras	78.692	74.087	-5,85%
Total vehículos Algeciras-Ceuta	69.718	66.781	-4,21%
Total vehículos Ceuta-Algeciras-Ceuta	148.410	140.868	-5,08%
Total camiones Ceuta-Algeciras	10.562	6.398	-39,42%

Total camiones Algeciras-Ceuta	11.942	7.422	-37,85%
Total camiones Ceuta-Algeciras-Ceuta	22.504	13.820	-38,58%
Número plataformas Ceuta-Algeciras	2.170 (1)	43	-98%
Número plataformas Algeciras-Ceuta	2.506 (1)	195	-92%
Total plataformas Ceuta-Algeciras-Ceuta	4.676 (1)	238	-95%

Fuente: Cía Trasmediterránea.

(1) Operaba también un buque tipo Ferry.

Entre los años 2001 y 2002 el tráfico transportado por Trasmediterránea ha evolucionado de forma negativa, con reducciones del 8,5% en pasajeros, del 5,08% en vehículos y del 38,58% en camiones, a pesar del aumento de las rotaciones.

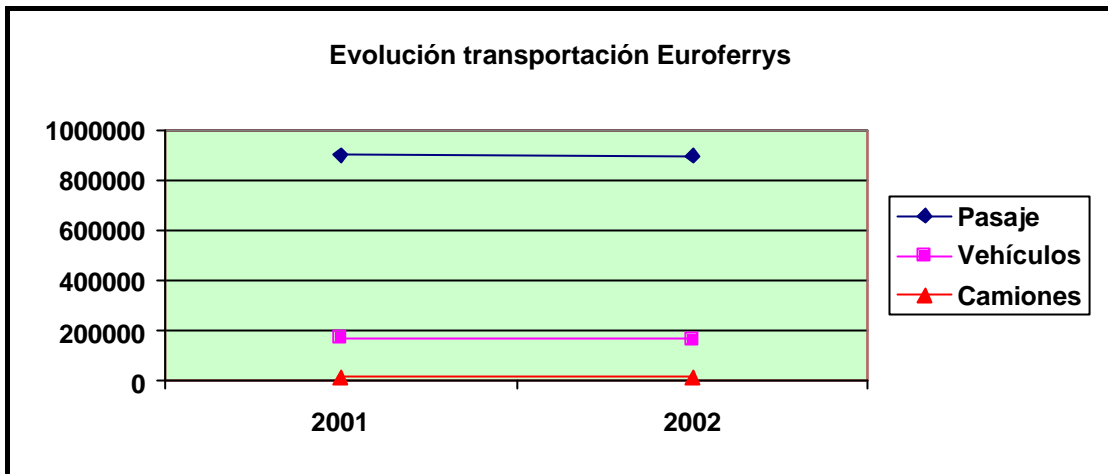


La Compañía Euroferrys ha realizado 3.522 salidas, transportando en el año 2002 896.894 pasajeros, 167.553 vehículos, 17.664 camiones y 993 autocares. La evolución de la transportación es de retroceso en todos los conceptos menos en los camiones, donde ha crecido un 10%.

Concepto	Año 2002	Año 2001	Variación %
Pasajeros	896.894	902.623	-0,63%
Vehículos	167.553	172.047	-2,61%
Autocares	993	1.263	-21,37
Camiones	17.664	15.989	10,4%

Fuente: EuroFerrys.





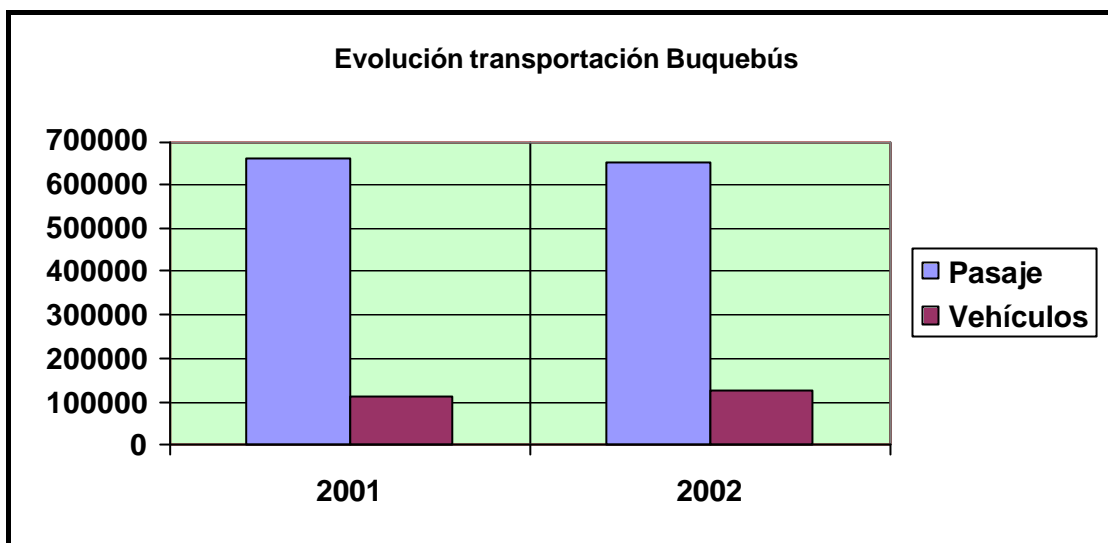
Concepto	Número
Salidas efectuadas	3.522
Salidas canceladas	86
<b>Total</b>	<b>3.608</b>
Cancelación por averías	2
Por mal tiempo (Orden capitania)	26
Por mal tiempo (Decisión capitán)	36
Otros: Navidad, huelga, etc.	22

*Fuente: EuroFerrys*

La compañía Buquebús España ha transportado 650.988 pasajeros y 124.397 vehículos durante el año 2002, lo que significa, respecto al año anterior, una reducción en el tráfico de pasajeros del 2,18% y un incremento del 6,25% en los vehículos.

Concepto	Año 2002	Año 2001	Variación %
Pasajeros	650.988	659.655	-1,31
Vehículos	124.397	112.846	10,24

*Fuente: Buquebús.*



La línea Ceuta-Málaga está siendo operada por la Compañía Marítima Peregar SA, dedicándose exclusivamente al transporte de mercancías. Durante el año 2002 ha trasladado 173 camiones y 1.101 plataformas, lo que suponen 14.407 m lineales. La transportación, en ambos sentidos de la ruta, es prácticamente igual.

#### **Estadísticas año 2002 de la Compañía Peregar SA**

<b>Concepto</b>	<b>Unidades</b>
Camiones trayecto Málaga-Ceuta	88
Plataformas trayecto Málaga-Ceuta	552
Total m lineales trayecto Málaga-Ceuta	7.252
Camiones trayecto Ceuta-Málaga	85
Plataformas trayecto Ceuta-Málaga	549
Total m lineales trayecto Ceuta-Málaga	7.155

*Fuente: Marítima Peregar SA*

De la información aportada por las Asociaciones de Consumidores y Usuarios, sobre las quejas de los mismos, se deduce que las principales reclamaciones son:

- Supresión de servicios sin razones aparentes.
- Incumplimientos de horarios.
- Falta de información.
- Elevados precios.
- Descoordinación en los preembarques.

Por último se hace necesario incluir en este estudio la evolución del **Índice de Precios al Consumo general y por sectores** entre enero 2000 y enero de 2004.

**Variación de precios según sistema IPC base 2001  
Entre enero de 2000 hasta enero de 2004**

Índice	Variación	Índice	Variación
General	10,8%	Transporte	9,1%
Alimentos y bebidas no alcohólicas	13,5%	Comunicaciones	-8,3%
Bebidas alcohólicas y tabaco	12,1%	Ocio y Cultura	8,8%
Vestido y calzado	11,5%	Enseñanza	14,2%
Vivienda	9,7%	Hoteles, cafés y Restaurantes	14,7%
Menaje	7,1%	Otros	12,4%
Medicina	7,0%		

*Fuentes: INE.*

## E. ASPECTO ECONÓMICO.-

### E.1. Precios.-

Siguiendo con la filosofía de este informe los precios representan el principal aspecto económico a analizar y, como el precio final del servicio, tanto en el transporte de pasajeros y vehículos como de mercancías, está configurado como una concatenación de precios de cada uno de los intermediarios que intervienen en la prestación del mismo, se hace necesario estudiar las tarifas de cada uno de ellos y así poder determinar su influencia en el coste final.

Las **Agencias de viajes** cobran entre un 9% y 12% del precio del billete de barco.

Las **Autoridades Portuarias**. De todas las tarifas-tasas que cobran estos organismos influyen en el servicio objeto de análisis las siguientes:

- Tarifa T-0; señalización marítima.
- Tarifa T-1; buques.
- Tarifa T-2; pasaje.
- Tarifa T-3; mercancías.
- Tarifa T-9: servicios varios.

La Autoridad Portuaria aplica bonificaciones a sus tasas y descuentos dirigidos a favorecer el tráfico.

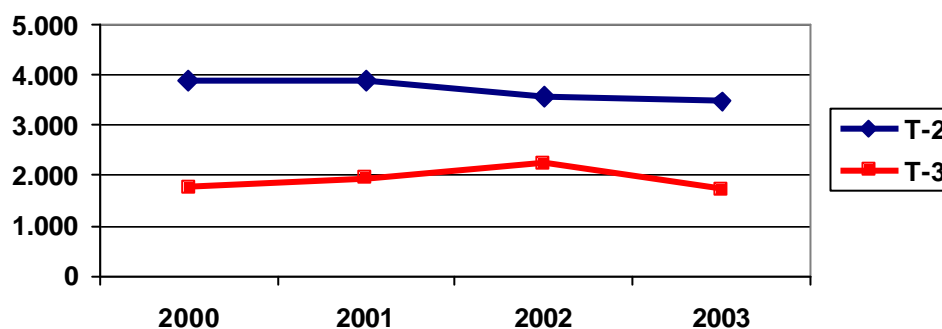
Si analizamos la evolución de las Tasas T-2 y T-3, las más representativas, se observa que la recaudación en cuanto a pasaje tiene una evolución decreciente y en cuanto a mercancías hasta el año 2002 es creciente, para retroceder en el 2003.

### Facturación portuaria (miles de euros)

	2000	2001	2002	2003
Tarifa T-2 Pasaje	3.885	3.878	3.557	3.478
Tarifa T-3 Mercancías	1.767	1.950	2.231	1.719

*Fuente: Autoridad Portuaria de Ceuta*

Evolución facturación portuaria



Las tarifas de los **Amarradores** han sufrido una subida del 4% correspondiente al IPC del año anterior. Estos precios sólo repercuten, a efectos de este estudio, a las compañías NaviCeuta y Peregar, dado que las demás navieras disponen de sus propios amarradores en plantilla.

G.T. (1)	Año 2002-2003	A PARTIR DE JULIO DE 2003
DE 50 A100	10,59 €	11,01 €
HASTA 1.000	17,65 €	18,36 €
HASTA 2.000	38,84 €	40,39 €
HASTA 4.500	60,73 €	63,16 €
HASTA 7.000	70,62 €	73,44 €

HASTA 10.000	85,37 €	88,78 €
POR CADA 1.000 EN EXCESO	16,05 €	16,69 €

*Fuente: Autoridad Portuaria.*

(1) G.T.: unidad de arqueo bruto

Los precios de los **Prácticos** han sufrido la actualización correspondiente al IPC de cada año (año 2002: 2,7%, año 2003: 4%). Las presentes tarifas no afectan a las compañías Trasmediterránea, Buquebús y Euroferrys, puesto que sus capitanes cumplen las condiciones para la exención de practicaaje, cobrándoles antes de la entrada de la nueva Ley de Financiación de Puertos sólo una tarifa plana.

G.T. (1)	ANO 2003		ANO 2004	
	€Por entrada o salida	€Maniobras náuticas	€Por entrada o salida	€Maniobras náuticas
Hasta 2.000	69,35	59,44	72,13	61,82
De 2.001 a 4.500	72,65	62,75	75,56	65,26
De 4.501 a 7.000	75,96	69,35	79	72,13
De 7.001 a 10.000	79,26	75,96	82,43	79
Por cada 1.000 en exceso	4,62	3,96	4,8	4,12

*Fuente: Autoridad Portuaria.*

(1) G.T.: unidad de arqueo bruto

Con la nueva Ley de Financiación de Puertos, los buques cuyos capitanes estén exentos de practicaaje dejan de pagar esa tarifa plana, obteniendo las corporaciones de prácticos una compensación económica a través de la participación en las tasas cobradas por las Autoridades Portuarias. En breve los capitanes de los buques de Naviera de Ceuta y NaviCeuta estarán exentos de practicaaje (salvo en determinados muelles y en carga de determinadas mercancías peligrosas) y actualmente, los capitanes de los barcos de la Compañía Marítima Peregarr no tienen reconocido la exención de practicaaje. Por todo ello, las compañías marítimas se ven beneficiadas por estas exenciones reduciendo por tanto sus costes de explotación.

La **Sociedad Estiba** tiene las siguientes tarifas:

Mercancía	Denominación	Precio Base Euros
2402	Tabaco	1,38
2505	Arena	1,38

2804	Descarga/ Carga Oxígeno	304,83
2911	Descarga/ Carga de acetileno	3,01
6810	Ladrillos de hormigón	2,22
6904	Ladrillos	2,22
7306H	Gavillas	2,22
7612	Descarga/ Carga botellas vacías	3,01
8609G	Contenedores de 40 "	28,67
8609P	Contenedores de 20 "	19,11
8703	Automóviles nuevos	12,80
8704G	Camiones Tara >2.000 Kg	9,62
8704P	Camiones tara <2.001 Kg	2,10
8716C	Bateas	15,78
8609A	Descarg.Buques /Muelle cont.40	28,67
8609B	Carg.Buques /Muelle cont.40	28,67
1	Utilización medios mecánicos	3,76
10	Carga botella acetileno	3,01
11	Derechos de uso	457,22
13	Remoción camión /suelo camión	6,01
2	Horas nocturnas	3,09
3	Remates	13,08
4	Doblamientos	52,32
5	Festivos	104,70

*Fuente: Autoridad Portuaria.*

Las **Compañías navieras**: tanto para el análisis de los precios como de la evolución interanual se han escogido los conceptos más representativos de cada una de las compañías.

Las tarifas del transporte de pasajeros y vehículos son las siguientes:

Trasmediterránea	Precios año 2000 en euros		Precios año 2003 en euros		DIFERENCIAS	
	NR	R	NR	R	NR	R
<b>A) PASAJE</b>						
Tarifa general	18,57	9,80	21,40	12,27	15,24%	25,20%
Menor	9,29	4,90	10,71	6,14	15,28%	25,30%
Fam. Numerosa 20%	14,86	6,88	17,12	8,60	15,21%	25%
Conductor fin semana	-	6,28	-	9,05	-	44,1%
Grupo turis. >11 pax	15,15	8,02	17,51	10,93	15,58%	36,28%
<b>B) VEHICULOS</b>						
Auto de 2,5m a 6m	53,64	39,52	62,70	46,80	16,89%	18,42%
Furgón 0-6m/autocarv	92,98	75,07	107,20	87,20	15,29%	16,16%
Moto hasta 250cc	11,51	8,47	13,40	10,00	16,42%	18,06%
Moto de 251cc a 500cc	13,94	10,43	16,20	12,20	16,21%	16,97%

Moto más 500cc	17,34	14	20,00	16,30	15,34%	16,43%
Fin de semana 2,5-6m	-	28,31	-	34,10	-	20,45%
Fin de semana >1,80alt	-	51,42	-	60,30	-	17,27%
Autocar 12 ml	247,05	207,41	272,80	230,80	10,42%	11,27%
Metro lineal autocar	20,58	17,29	22,40	18,90	8,84%	9,31%
Suplem. long<1,80m	11,96	9,65	13,50	10,50	12,88%	8,80%
Suplem. long>1,80m	27,29	22,06	30,90	24,10	13,22%	9,25%

Fuentes: Cía. Trasmediterránea. NR; no residentes. R; residentes.

Euroferrys	Precios año 2000 en euros		Precios año 2003 en euros		DIFERENCIAS	
	NR	R	NR	R	NR	R
<b>A) PASAJE</b>						
Tarifa general	18,60	9,83	21,45	12,30	15,32%	25,13%
Menor	9,32	4,93	10,73	6,15	15,13%	24,75%
Fam. Numerosa 20%	14,91	6,91	17,16	9,06	15,09%	31,11%
Conductor fin semana	-	6,28	-	-	-	-
Grupo turis. >11 pax	15,18	8,05	17,55	10,96	15,61%	36,15%
<b>B) VEHICULOS</b>						
Auto de 2,5m a 6m	53,67	39,55	62,75	46,75	16,92%	18,20%
Furgón 0-6m/autocarv	93,01	75,10	107,35	87,25	15,42%	16,17%
Moto hasta 250cc	11,54	8,50	13,40	10,00	16,12%	17,65%
Moto de 251cc a 500cc	13,97	10,46	16,20	12,25	15,96%	17,11%
Moto más 500cc	17,37	14,03	20,05	16,30	15,43%	16,18%
Fin de semana 2,5-6m	-	28,34	-	33,85	-	19,44%
Fin de semana >1,80alt	-	51,45	-	60,15	-	16,91%
Autocar 12 ml	247,08	207,44	274,00	231,40	10,90%	11,55%
Metro lineal autocar	20,61	-	22,85	-	10,87%	-
Suplem. long<1,80m	11,99	9,68	13,60	11,00	13,43%	13,63%
Suplem. long>1,80m	27,32	22,09	31,00	25,15	13,47%	13,85%

Fuentes: Euroferrys. NR; no residentes. R; residentes.

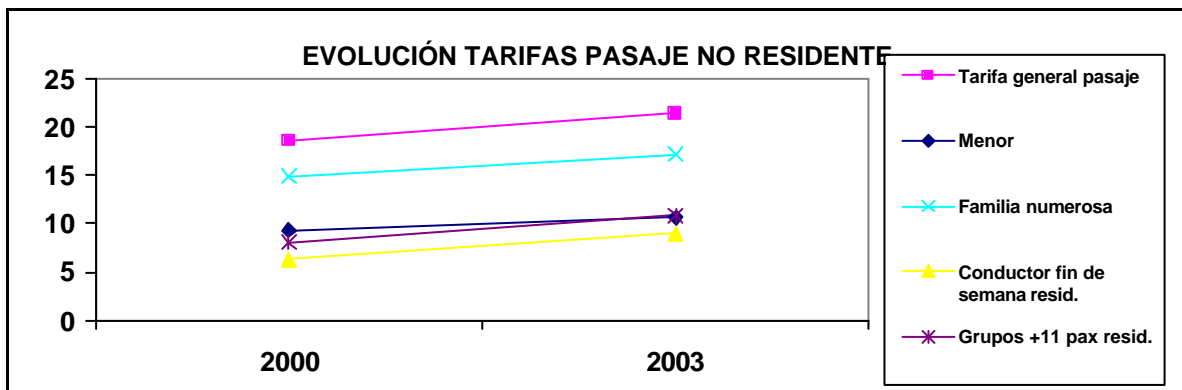
Buquebús	Precios año 2000 en euros		Precios año 2003 en euros		DIFERENCIAS	
	NR	R	NR	R	NR	R
<b>A) PASAJE</b>						
Tarifa general	18,54	9,77	21,35	12,25	15,15%	25,38%
Menor	9,26	4,87	10,67	6,12	15,22%	25,66%
Fam. Numerosa 20%	14,81	6,83	17,08	8,92	15,32%	30,60%
Conductor fin semana	-	6,22	-	8,98	-	44,37%
Grupo turis. >11 pax	15,12	7,99	17,45	10,84	15,41%	35,67%
<b>B) VEHICULOS</b>						
Auto de 2,5m a 6m	53,61	39,49	62,60	46,70	16,77%	18,26%
Furgón 0-6m/autocarv	92,95	75,04	107,15	87,10	15,27%	16,07%
Moto hasta 250cc	11,48	8,44	13,35	9,93	16,29%	17,65%
Moto de 251cc a 500cc	13,91	10,40	16,10	12,15	15,74%	16,82%
Moto más 500cc	17,31	13,97	19,90	16,20	14,96%	15,96%
Fin de semana 2,5-6m	-	28,28	-	33,75	-	19,34%
Fin de semana >1,80alt	-	51,39	-	60,20	-	17,14%

Autocar 12 ml	180,27	-	-	-	-	-
Metro lineal autocar	-	-	-	-	-	-
Suplem. long<1,80m	-	-	-	-	-	-
Suplem. long>1,80m	-	-	-	-	-	-

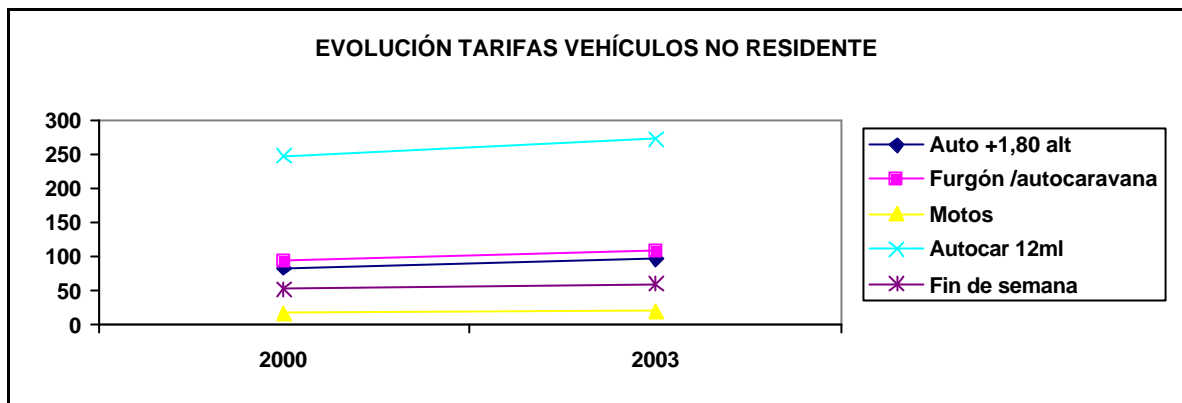
Fuentes: Buquebús. NR; no residentes. R; residentes.

Del análisis de los precios del transporte de pasajeros y vehículos, de estas tres compañías navieras, se deduce que:

- Las tarifas son prácticamente iguales, con variaciones en algunos casos de 5 céntimos.
- Los precios se han incrementado desde el año 2000 un 15% de media para no residentes y un 20% para residentes, teniendo en cuenta todos los conceptos. Si bien parte de esta subida proviene, por un lado de la entrada en vigor del Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, que supuso una disminución de la bonificación de la tarifa base de residentes y, por otro, de la aplicación de la Tasa Portuaria de Seguridad, que entró en vigor en el año 2003.
- Si observamos los más representativos, vemos que la tarifa general de pasaje se ha incrementado desde el año 2000 un 15,24% para los no residentes y un 25,20% para los residentes.
- El precio del transporte de los vehículos se ha incrementado entorno al 16,89% para no residentes y un 18,42% para residentes.
- Desde el punto de vista turístico vemos que el coste del billete para grupos de más de 11 pasajeros se ha incrementado un 15,5% para no residentes y un 36,28% para residentes. El coste de los autocares se ha incrementado un 10,5% de media.
- Por último los conductores fin de semana (concepto no reconocido por Euroferrys y el resto de navieras sólo para residentes) se ha incrementado un 44% en este periodo.







Las tarifas del transporte de mercancías son las siguientes:

### Tarifas de NaviCeuta

Concepto	Precio m lineal
<b>Camiones autopropulsados</b>	
Camión cargado	20,19 €
Camión vacío	10,11 €
Extra-ancho cargado	26,25 €
Extra-ancho vacío	13,14 €
MMPP cargado	26,25 €
MMPP vacío	13,14 €
<b>Batea/ remolque/ elementos no propulsados</b>	
Batea cargada	15 €
Batea vacía	7,5 €
Extra-ancho cargado	19,50 €
Extra-ancho vacío	9,75 €
MMPP cargado	19,50 €
MMPP vacío	9,75 €
Bonificación media	20%
<b>Otros Conceptos</b>	
Documentos b// autopropulsado	3,06 €/ docu.
Documentos b// batea	1,50 €/ docu.

*Fuente: Compañía NaviCeuta SL*

### Tarifas de Peregar

Concepto	Precio m lineal
Flete viajes de inicio cargado	21 Euros
Flete viajes retorno en vacío	10,50 Euros

*Fuente: Marítima Peregar SA*

### Tarifas de Cía. Trasmediterránea SA

Concepto	Precio m lineal
Camiones autopropulsados	
Camión cargado	20,19 €
Camión retorno vacío	10,10 €
Camión retorno cargado	20,19 €
Batea/ remolque/ elementos no propulsados	
Batea cargada	21,04 €
Batea vacía	10,52 €
Otros Conceptos	
Conductor	1,56 €
Documentos	1,50 €/ docu.

Fuente: Cía. Trasmediterránea SA.

### Tarifas de Euroferrys.

Concepto	Precio m lineal
Camiones autopropulsados	
Camión cargado de menos de 16 metros	20,50 €
Camión cargado de más de 16 metros	22,50 €
Camión retorno vacío de menos de 16 metros	10,25 €
Camión retorno vacío de más de 16 metros	11,25 €
Batea/ remolque/ elementos no propulsados	
Batea cargada	21 €
Batea vacía	10,5 €
Otros Conceptos	
Conductor	1,96 €
Documentos	1,50 €/ docu.

Fuente: Euroferrys.

### Tarifas de Naviera de Ceuta.

Concepto	Precio m lineal
Camiones autopropulsados	
Camión cargado de menos de 16 metros	21,00 €
Camión cargado de más de 16 metros	21,00 €
Camión retorno vacío de menos de 16 metros	10,5 €
Camión retorno vacío de más de 16 metros	10,5 €
Batea/ remolque/ elementos no propulsados	
Batea cargada	15 €
Batea vacía	7,5 €

Otros Conceptos	
Conductor	2,20 €
Documentos	1,50 €/ docu.
Recargos	
Extra ancho menos de 2,5 metros	100%
Mercancías peligrosas	30%

*Fuente: Naviera de Ceuta.*

Como estamos hablando de dos rutas marítimas, Ceuta-Algeciras y Ceuta-Málaga, podemos hacer una comparativa homogénea de ambas vías, es decir, servicio prestado por buques de iguales características, pero con distintas rotaciones:

### **Comparativa entre las líneas Ceuta-Algeciras y Ceuta-Málaga Mercancías**

Concepto	Ceuta-Algeciras	Ceuta-Málaga	Diferencia
<b>Precio metro lineal</b>	<b>(1)</b>	<b>(2)</b>	
Camión cargado	20,6 €	21 €	1,94%
Camión Vacío	10,30 €	10,50 €	1,94%
<b>Precio metro lineal / milla recorrida</b>	<b>16,65 millas nau.</b>	<b>65 millas nau.</b>	
Camión cargado	1,24 € ml / milla	0,32 € ml / milla	-74%
Camión Vacío	0,62 € ml / milla	0,16 € ml / milla	-74%

*Fuente: Navieras.*

*(1) Media precios NaviCeuta y Naviera de Ceuta.*

*(2) Precio Marítima Peregarr SA.*

Del análisis de los precios del transporte de mercancías se deduce que:

- Los precios del transporte de camiones cargados son similares en todas las compañías, oscilando desde los 20,19 €/metro lineal y los 21 €/metro lineal. Destacando que Marítima Peregarr recorre una distancia muy superior al navegar desde Málaga.
- Los precios del transporte de las bateas varían mucho, dependiendo del tipo de compañía, oscilando entre los 15 €/metro lineal cobrado por las navieras de transporte exclusivo de mercancías y los 21 €/metro lineal cobrados por las compañías con buques mixtos pasaje-carga. Marítima Peregarr cobra 21 €/metro lineal, pero se desplaza desde Málaga.
- Las Navieras tienen establecido una bonificación del 50% a los camiones y bateas que regresan en vacío.
- Las compañías Naviceuta SL y Marítima Peregarr mantienen las mismas tarifas desde que se incorporaron a la línea, las demás

compañías han reducido sus tarifas para adaptarlas a las nuevas condiciones de competencia.

- De la homogenización de rutas se extrae que la milla náutica recorrida por la mercancía es un 74% más barata cuando se utiliza la ruta de Málaga, que cuando proviene de Algeciras.

Por último, en referencia a las tarifas de las compañías marítimas, es interesante hacer una comparativa entre las líneas de Ceuta / Algeciras y Tánger / Algeciras. En esta comparativa hay que tener en cuenta la diferencia de duración-distancia de los trayectos y la diferente tipología de buques, en la ruta a Ceuta priman los buques de alta velocidad y en la ruta a Tánger los barcos tipo ferry.

### Comparativa entre las líneas Ceuta-Algeciras y Tánger-Algeciras Pasajeros y vehículos

Concepto	Ceuta-Algeciras (1)	Tánger-Algeciras (2)	Diferencia
<b>Precio billete ida</b>	<b>(3) Trayecto 1 h.</b>	<b>(3) Trayecto 2,5 h.</b>	
Pasaje Adulto Clase Turista	21,40 €	23,50 €	9,81%
Pasaje Niño Clase Turista	10,71 €	11,75 €	9,71%
Vehículo de 2,5m a 6m	62,70 €	72,90 €	16,26%
Furgoneta / Caravana	107,20 €	119,60 €	11,56%
Grupo turístico +15 pasajeros	17,51 €	18,90 €	7,93%
Familia de 2 adultos + 3 niños + vehículos hasta 6 m y 1,8 m alto	137,63 €	155,15 €	12,73%

(1) Media entre los precios de Trasmediterránea, Buquebús y Euroferrys.

(2) Media entre los precios de Trasmediterránea, Comarit y Euroferrys.

(3) Duración aproximada de atraque a atraque.

### Comparativa entre las líneas Ceuta-Algeciras y Tánger-Algeciras Pasaje y vehículos en buques de alta velocidad

Concepto	Ceuta-Algeciras (1)	Tánger-Algeciras (2)	Diferencia
<b>Precio billete ida</b>			
Pasaje Adulto	21,40 €	26,46 €	23,6%
Vehículo	62,70 €	77,53 €	23,6%
<b>Precio billete ida por milla recorrida</b>	<b>16,65 millas nau.</b>	<b>34,25 millas nau.</b>	
Pasaje Adulto	1,28 €/mill	0,77 €/mill	-39%
Vehículo	3,76 €/mill	2,26 €/mill	-39%

Fuente: Agencias de Viaje.

(1) No residente.

(2) Precio medio de las compañías Trasmediterránea, Nautas y FRS.

## Comparativa entre las líneas Ceuta-Algeciras y Tánger- Algeciras Mercancías

Concepto	Ceuta-Algeciras (1)	Tánger-Algeciras (2)	Diferencia
<b>Precio billete ida</b>			
Camión cargado metro lineal	20,57 €	28 €	36,1%
Camión vacío metro lineal	10,29 €	19,25 €	87%
Batea cargada metro lineal	18,60 €	28 €	50,5%
Batea vacía metro lineal	9,30 €	19,25 €	107%

(1) *Media entre los precios de Trasmediterránea, NaviCeuta, Euroferrys, Naviera de Ceuta y Marítima Peregar.*

(2) *Precios de Trasmediterránea.*

De las diferentes comparativas se deduce que:

Para pasaje y vehículos:

- Teniendo en cuenta que el servicio es prestado por buques de distinta tipología, los precios son ligeramente más caros en la ruta a Tánger a pesar de que la distancia es el doble.
- En el apartado de vehículos nos encontramos que transportar un coche a Tánger es sólo 10,2 € (16,26%) más caro que a Ceuta.
- Si tenemos en cuenta que el perfil del usuario de la ruta, durante la Operación Paso del Estrecho, es el de una familia formada por 2 adultos y tres niños, viajando en su propio vehículo, se observa que el coste del viaje, para esta “unidad familiar tipo”, es un 12,73% más caro cuando realizan el cruce hacia Tánger que cuando lo hacen a Ceuta.
- Desde el punto de vista turístico, a un grupo de más de 15 pasajeros les sale sólo un 8% más caro el billete a Tánger que a Ceuta.
- Si consideramos sólo los buques de la misma tipología (alta velocidad), vemos que los precios son un 23,6% mayores en pasaje y vehículos hacia Tánger. Si homogenizamos las distancias, se observa que la milla náutica recorrida, en el apartado de pasaje y vehículos, cuesta un 66% más en la ruta a Ceuta que en la de Tánger. Si fuese posible aplicar las mismas condiciones de prestación del servicio (rotaciones, costes salariales, tipologías de embarcaciones, servicios, niveles de ocupación, etc) de la ruta a Tánger en la ruta a Ceuta, el precio sería de 12,82€ para pasaje y 37,63€ para vehículos, o lo que es lo mismo, se conseguiría un abaratamiento del billete del 40%.

Para mercancías:

- Los precios del transporte a Tánger son significativamente superiores y, por otro lado, no contemplan las bonificaciones para camiones que retornan en vacío.

Los **Agentes de Transporte** tienen un cuadro tarifario muy complejo, tan extenso como la variedad de mercancías y productos a transportar, así como todas las bonificaciones por volumen (rappels, etc) que se pueden negociar, lo que hace no operativo su resumen en un cuadro explicativo en toda su amplitud.

#### **Tarifas Grupaje Algeciras / Ceuta. Año 2003.**

<b>Kilos</b>	<b>Euros</b>	<b>Kilos</b>	<b>Euros</b>	<b>Kilos</b>	<b>Euros</b>
5	9	180	40	700	95
10	11	190	41	750	97
20	12	200	42	800	101
30	13	225	47	850	104
40	14	250	51	900	105
50	17	275	56	950	107
60	19	300	58	1000	110
70	20	325	61	1001-2000	0,12€/Kg.
80	23	350	63	2001-3000	0,11€/Kg.
90	24	375	68	3001-4000	0,10€/Kg.
100	25	400	70	4001-5000	0,09€/Kg.
110	30	425	72	>5001	0,08€/Kg.
120	31	450	73		
130	33	475	79		
140	34	500	81		
150	35	550	83		
160	37	600	89		
170	38	650	92		

Despacho Aduanas 9€.

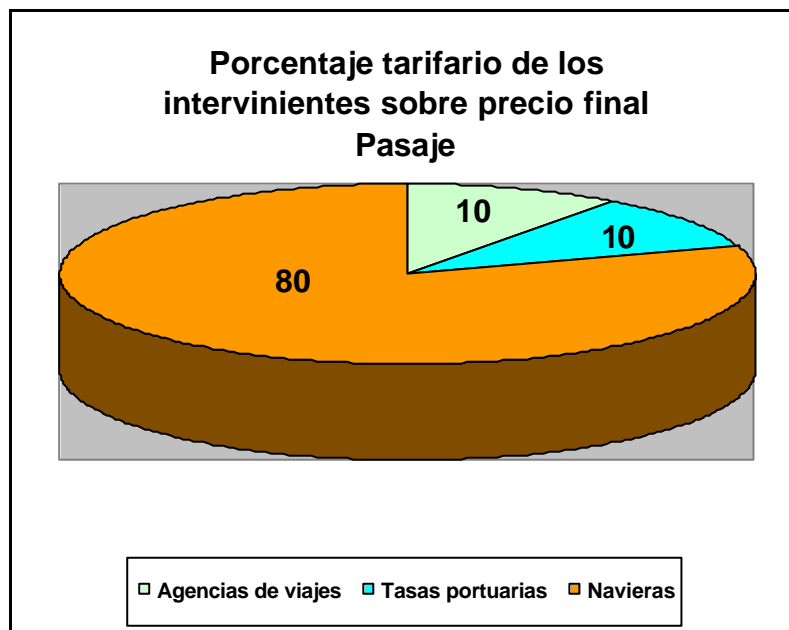
Conversión 1m<sup>3</sup>=270 Kg.

*Fuente: Integral Transport Service.*

## E.2 Grado de participación de los intervinientes en la prestación del servicio.-

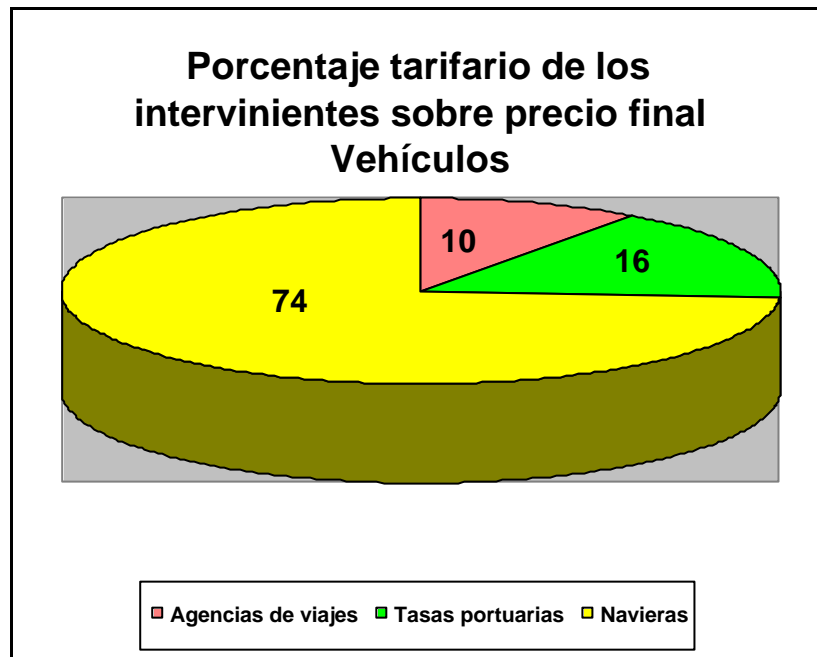
El peso o importancia relativa de cada uno de los intervinientes en el servicio marítimo, visto de una forma más clara y gráfica, se puede obtener a través de las tarifas que constituyen el precio final de cada segmento.

### E.2.1 Pasaje:



El precio final del transporte de pasajeros está integrado por los costes de las agencias de viajes, tasas portuarias (sobre pasaje, buque, pasarelas y prácticos) y el propio transporte marítimo. El coste de la participación de las diferentes agencias representa aproximadamente un 10% del precio final, las tasas portuarias otro 10% aproximadamente y el 80% restante es el coste del transporte marítimo.

### E.2.2 Vehículos:



El precio final del transporte de vehículos está integrado por los costes de las agencias de viajes, tasas portuarias (sobre vehículos, buque, pasarelas y prácticos) y el propio transporte marítimo. El coste de la participación de las diferentes agencias representa aproximadamente un 10% del precio final, las tasas portuarias un 16% aproximadamente y el 74% restante es el coste del transporte marítimo.

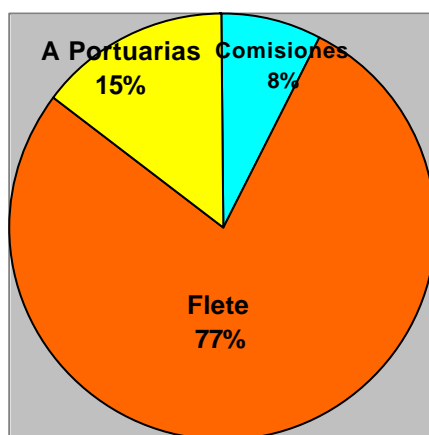
### E.2.3 Mercancías:

El transporte de mercancías se caracteriza por la complejidad tarifaria, debido a que en éstas influyen múltiples combinaciones entre tipo y características del camión, tipología y cantidad de mercancías, modalidad del servicio, empresas intervinientes, etc. Para determinar el grado de participación de cada uno de los intervinientes en el precio final, se ha segmentado el análisis en tres grandes grupos; Importación de mercancías mediante contenedores, importación de mercancías mediante grupaje y por último exportaciones. De cada grupo se han cogido facturas reales aleatorias de operaciones de tránsito.



### E.2.3.1 Importación de mercancías mediante contenedores:

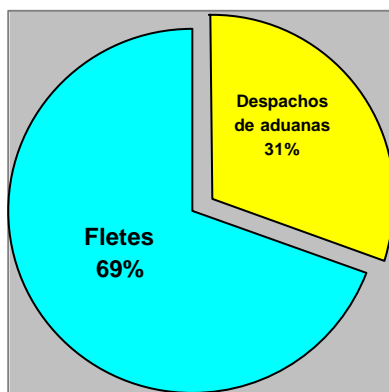
Concepto	Opera1	Opera2	Opera3	Opera4	Media
Comisiones	7,93%	7,62%	7,69%	7,50%	7,69%
Flete	77,34%	77,60%	77,50%	77,69%	77,53%
Autoridades Portuarias	14,73%	14,78%	14,76%	14,80%	14,78%
<b>Precio Final servicio</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>



El desglose del coste de importar mercancías nos muestra que el 7,69% del mismo corresponde a las comisiones de los transportistas, el 14,78% a las Autoridades Portuarias y el 77,53% del precio final a los fletes.

### E.2.3.2 Importación de mercancías mediante grupaje:

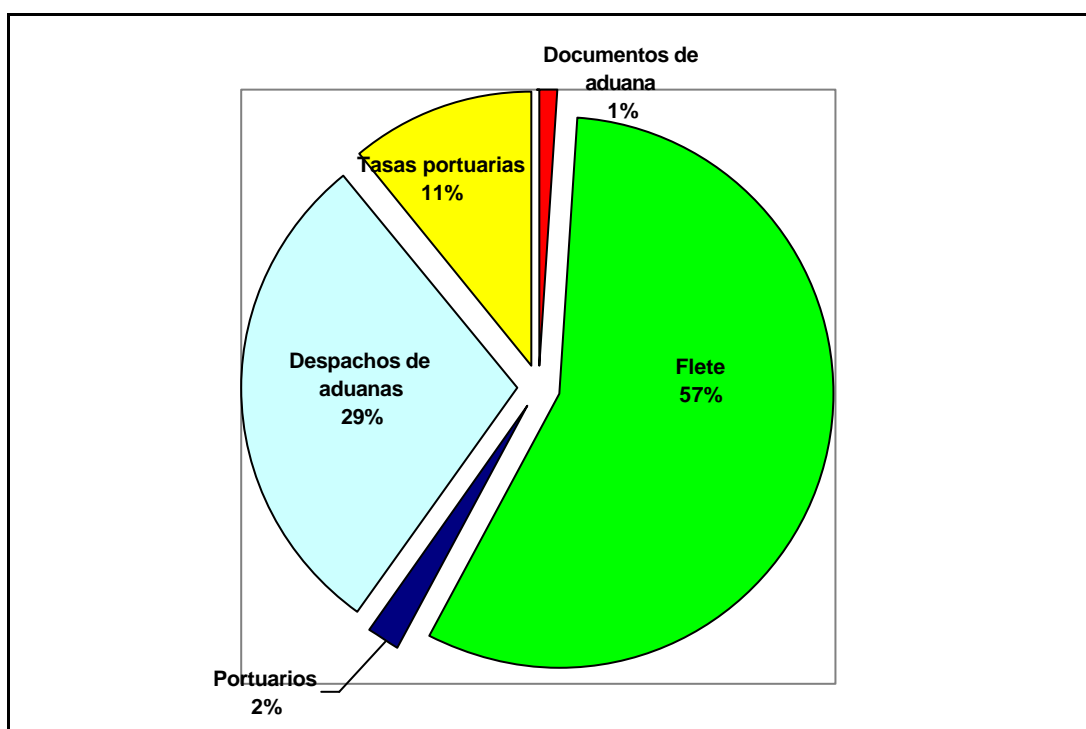
Concepto	Opera1	Opera2	Media
Despachos de aduanas	18,36%	42,86%	30,61%
Flete	81,64%	57,14%	69,39%
<b>Precio final servicio</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>



### E.2.3.3 Exportaciones mediante contenedores:

Concepto	Opera1	Opera2	Opera3	Opera4	Opera5	Opera6	Media
Documentos de Aduana	1,27%	0,78%	1,23%	0,75%	1,36%	1,34%	1,13%
Despachos de Aduanas	33,05%	22,22%	32,35%	20,61%	34,04%	34,54%	29,47%
Portuarios	1,68%	2,03%	1,57%	1,91%	1,73%	1,73%	1,77%
Flete	54%	62,61%	55,13%	64,73%	52,14%	51,78%	56,73%
Autoridades Portuarias	10%	12,36%	9,72%	12%	10,73%	10,61%	10,9%
<b>Precio Final servicio</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

El desglose del coste de exportar mercancías nos muestra que el 1,13% del mismo corresponde a los documentos de aduana, el 1,77% a los portuarios, 10,9% a las Autoridades Portuarias, el 29,47% a los despachos de aduanas y el 56,73% del precio final a los fletes.



### E.2.3.3 Comparativa entre el transporte de contenedores y el Grupaje.-

El siguiente cuadro representa el supuesto de transportar una misma cantidad constante de mercancía en un solo camión, pero bajo la variable del número de importadores, pasando de un solo importador que contrata el camión completo hasta varios en condiciones de grupaje.

	<b>Un importador</b>	<b>Cinco importadores</b>	<b>Cincuenta importadores</b>	<b>Cien importadores</b>	<b>Mil importadores</b>
Cantidad mercancía por importador	24.384 Kg	4.876,8 Kg	487,68 Kg	243,84 Kg	24,38 Kg
Precio operación de tránsito por importador	573,43 €	447,91 €	90 €	60 €	22 €
Camiones	1	1	1	1	1
Cantidad total transportada	24.384 Kg	24.384 Kg	24.384 Kg	24.384 Kg	24.384 Kg
Precio total	573,43 €	2.239,55 €	4.500 €	6.000 €	22.000 €

Del análisis de la comparativa entre el transporte de contenedores completos y el grupaje se deduce que la segunda modalidad encarece mucho el transporte de mercancías. A un sólo importador el transportar 24 toneladas de una mercancía, contratando un camión completo, le cuesta aproximadamente 573 €, pero si esa misma cantidad de producto sale de la adición de 5 cantidades iguales de otros tantos importadores, el coste total asciende a 2.239,55 €, es decir un 290,55% más. Si ampliamos el número de importadores a 100, el coste se incrementa un 946,33% y así, proporcionalmente a medida que se incrementan el número de importadores.

### E.3 Situación económica del sector.-

Finalmente para tener un diagnóstico de la situación económica del sector del servicio marítimo entre Ceuta y la Península, se ha realizado un estudio económico de la documentación mercantil, de carácter público, de cada uno de los intervinientes en el servicio. Esa información pública mercantil hace referencia a las cuentas anuales y las memorias explicativas de las diferentes empresas.

Del análisis de esta documentación obtenida del ejercicio 2002, se puede concluir que prácticamente todos los intermediarios que actúan en el servicio de transporte obtienen beneficios de explotación, que son los imputables de forma directa al servicio. Si ampliamos el análisis a los resultados totales, éstos son positivos en casi todas las empresas. No obstante, algunos operadores manifiestan su preocupación por el deterioro de sus cuentas de resultados durante el ejercicio 2003 y las negativas previsiones del 2004.

### III.- CONCLUSIONES

1. Siendo esta ruta marítima el único nexo de unión con el resto del territorio nacional (el servicio aéreo es actualmente residual) y, vía de entrada y salida de pasajeros y mercancías con destino u origen nuestra Ciudad, unido todo ello a que históricamente el servicio ha venido siendo prestado por unas pocas compañías navieras, ha provocado y provoca, de "facto", situaciones de monopolio y oligopolio, donde unos pocos oferentes atienden la necesidad, en muchos casos cautiva, de multitud de demandantes.
2. En el servicio marítimo participan multitud de operadores, tanto públicos como privados, lo que eleva la complejidad del mismo. Que los participantes sean empresas privadas o entidades públicas con autosuficiencia financiera, unido a las reglas de una economía de mercado, hacen que exista un cierto grado de opacidad o falta de transparencia, lo que conlleva no disponer de datos concluyentes y certeros que permitan conocer a fondo un sector que, por la documentación mercantil analizada, hasta el año 2002, no parece atravesar un periodo de crisis.
3. La legislación reguladora del sector es tan compleja y diversa como lo son los intervinientes en el mismo. Hay que resaltar dos cuestiones que afectan de forma directa al servicio:
  - La nueva Ley del Régimen Económico y Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General, que viene a modificar la forma de financiarse los puertos.
  - La resolución "no firme" del Tribunal de Defensa de la Competencia que multa a las Cías Navieras por la conducta prohibida de concertar precios. Esta sentencia incluye no autorizar el sistema de intercambiabilidad de billetes y ordenación de horarios.
4. El tráfico global entre Europa y el Norte de África, vía Estrecho de Gibraltar, ha tenido y tiene una evolución creciente, pero dicho aumento está siendo absorbido por la ruta a Tánger, en perjuicio de la ruta a Ceuta. La primacía de volumen de transportación a Ceuta, tanto de vehículos como pasajeros, sobre Tánger ha sido una constante a lo largo de los años, pero dicha primacía se ha ido recortando año a año, hasta alcanzar actualmente cuotas de paridad o incluso de inversión. Por último, hay que destacar que a pesar de tener las dos vías volúmenes de negocios similares, tanto para pasajeros como vehículos, la ruta a Ceuta es operada por

tres compañías y la ruta a Tánger por siete, por lo tanto el volumen de negocios de cada una de las primeras es muy superior al de las segundas.

Por otro lado, el CES entiende que la implantación de la Aduana Comercial podría coadyuvar a la recuperación del tráfico con destino a Ceuta.

5. De la ruta Ceuta-Algeciras se puede significar que:
  - a. En los últimos años se ha producido un salto de calidad tecnológica y de servicios complementarios en los buques, aunque con diferentes grados de intensidad en función de las compañías navieras.
  - b. Se ha establecido una estructura de rotaciones que facilita al pasajero el acceso al servicio a cualquier hora del día, salvo en la franja nocturna. Esa misma estructura hace que el índice de ocupación medio de los buques esté entre el 18% y el 30% a lo largo del año, eso sí, existiendo fechas y franjas horarias en las que el índice de ocupación alcanza el 100% (Operación Paso del Estrecho, festivos, etc).
  - c. La intercambiabilidad de billetes, puesta en práctica por las tres navieras que transportan pasajeros y vehículos, permite acceder al servicio con mayor flexibilidad. Si no son fuentes de prácticas monopolistas es un hecho positivo para los usuarios.
  - d. Las tarifas son prácticamente iguales en todas las navieras, sin embargo la calidad con la que se presta el servicio (buques más modernos, más rápidos, mayor capacidad, servicios a bordo, etc) por cada compañía, presenta significativas diferencias.
  - e. A pesar de todas las mejoras introducidas, siguen produciéndose múltiples quejas por parte de los usuarios, debidas a falta de información, descoordinación en los preembarques, anulaciones de servicios sin previo aviso ni justificación alguna, etc.
6. Del análisis del sector, apoyándonos en las comparativas con otras rutas, se puede concluir que nos encontramos con un servicio con indicios racionales de poder abaratar sus precios. Las empresas han incrementado sus tarifas, en algunos casos ajustándolas al IPC y en otros muchos casos por encima del IPC acumulado de los últimos años, debido esto último en parte a causas externas. Muchos de los agentes participantes en el servicio aplican bonificaciones sobre sus tarifas o tasas, quedando

la duda si esas bonificaciones acaban llegando al consumidor en forma de reducción del precio final, debido a que dichas reducciones son asimiladas por otros intervinientes, que ven aumentado así su margen de beneficios.

7. En el transporte de mercancías en particular, cuya importancia estratégica para el desarrollo económico de Ceuta es evidente, y en función de los datos de los que se ha podido disponer, se puede concluir:
  - a. Existe margen suficiente para reducir los costes de una forma significativa.
  - b. Se aprecia un alto grado de influencia de los comisionistas que intervienen en la prestación del servicio (agentes de aduana, transportistas, etc) y de las Tasas Portuarias, en la formación del precio final.
  - c. Se detecta que el grupaje, forma más habitual de importación de las mercancías en Ceuta, penaliza y encarece sensiblemente el coste de las mismas, debido a la rigidez y progresividad de la estructura tarifaria, cuando debería abaratarlo.

#### **IV.- RECOMENDACIONES**

Tras el examen de la documentación analizada, la Comisión formula las siguientes:

1. El Consejo recomienda que, a pesar de encontrarnos en una economía de libre mercado, donde los agentes intervinientes en el servicio marítimo tienen libertad de actuación, la Administración debe tratar de influir en el proceso de prestación del servicio, con el fin de velar por los intereses de los usuarios y de la propia Ciudad, dado el carácter vital y estratégico de la ruta. Una de las formas de alcanzar ese objetivo, pasaría por la creación o puesta en funcionamiento del Consejo de Transporte, foro de debate donde estarían presentes todos los agentes que intervienen en este proceso y las fuerzas vivas de la Ciudad (la Ciudad Autónoma de Ceuta, navieras, agentes de aduana, el CES, etc.), marcando este organismo las líneas generales de actuación y conducta.
2. Para evitar posibles interrogantes, derivados de un servicio prestado por multitud de intermediarios, tanto públicos como

privados y, con el objeto de que el consumidor final sepa en cada momento qué paga, a quién y el grado de participación y responsabilidad de cada uno de esos intermediarios en el precio final, se recomienda que el servicio sea lo más transparente posible, a través de billetes desglosados, facturas detalladas, condiciones y cláusulas sencillas, mayor información, etc. Estas medidas harán posible también que los esfuerzos llevados a cabo por algunos intermediarios en la reducción de sus tarifas / tasas y por tanto en sus ingresos, se repercutan en el precio final que soporta el cliente y no aumenten esos esfuerzos el margen de beneficio de otros.

3. A pesar de que el sector no está en crisis, pero sí en retroceso en cuanto al tráfico, el CES recomienda que se pongan en práctica una serie de medidas, en la dirección de recuperar y potenciar el volumen de transportación, en beneficio del propio sector y de la Ciudad Autónoma de Ceuta, puesto que la calidad y coste del servicio afecta de forma directa a la economía local. Estas medidas podrían ser:

- Aumento de la competitividad mediante una reducción de precios, a través del ajuste de los mismos y de la racionalización del número de rotaciones de los barcos, lo que conllevaría a una disminución de los costes empresariales, siempre que esa racionalización no perjudique al usuario del servicio o redunden exclusivamente en un mayor margen de beneficios de las empresas.
- Adopción de políticas tarifarias agresivas e imaginativas al objeto de captar nuevos clientes, intentando que los niveles de ocupación de los buques se eleve. (Como ejemplos de esta política podrían ser los bonos y la segmentación de los billetes en categorías; los billetes “azules” serían los tradicionales intercambiables y los billetes “verdes” con precios superreducidos para franjas horarias de muy baja ocupación, no intercambiables y válidos únicamente para esa ocasión).
- Puesta en marcha de medidas específicas -y en conjunción con todos los agentes participantes y las Administraciones Públicas- que permitan la captación de tráficos, en competencia con otras rutas alternativas, sobre todo en periodos estacionales claves como la Operación Paso del Estrecho. (Tales como promociones en los puntos de origen, incremento de las

- facilidades en los embarques con destino a nuestra Ciudad, colaboración de la Autoridad Portuaria de Algeciras, precios, etc)
- Que las Autoridades Portuarias adopten las medidas necesarias encaminadas a mejorar la calidad del servicio, a través de una mayor coordinación en los embarques, mayor información a los usuarios, mejores equipamientos en las salas de espera, etc.
  - Implantar la Aduana Comercial.
4. El CES recomienda que, con vistas a abaratar el precio del servicio, se intente acceder a las ayudas que la Unión Europea contempla para el transporte marítimo intereuropeo de corta distancia.
5. Finalmente se recomienda que todos y cada uno de los agentes participantes contribuyan de forma decidida en la reducción del precio final del transporte de pasajeros y mercancías, lo que podría conseguirse con:
- a. Aumento de las bonificaciones por parte de la Administración Central.
  - b. Reducción de las tasas portuarias, incluso modificando la legislación reguladora si fuera necesario.
  - c. Reducción del coste de intermediación.
  - d. Abaratamiento de las tarifas de las navieras, aplicando políticas propias de actuaciones en libre mercado y las recomendaciones contenidas en este informe sobre optimización del servicio.

Por todo ello al Pleno del Consejo se eleva la siguiente propuesta:

Aprobar el estudio elaborado por esta comisión y cuyo texto es el que antecede.

Ceuta, a 24 de marzo de 2003

EL PRESIDENTE,

LA SECRETARIA GENERAL,

Basilio Fernández López.

M<sup>a</sup>. Dolores Pastilla Gómez.