

Plan Estratégico del Puerto de Motril



Julio 2009



Autoridad Portuaria de Motril



BILBAO PLAZA MARITIMA PUERTOS, S.L.

PLAN ESTRATÉGICO DEL PUERTO DE MOTRIL

ÍNDICE

0.- INTRODUCCIÓN	5
1.- ANALISIS INTERNO	9
1.1. ANALISIS FISICO	9
1.2. ANALISIS ORGANIZATIVO	18
1.3. ANALISIS FUNCIONAL	36
1.4. ANALISIS ECONOMICO-FINANCIERO	44
2. ANÁLISIS DEL ENTORNO	51
2.1. ANALISIS NORMATIVO	51
2.2. RELACIÓN PUERTO-CIUDAD	56
2.3. ACCESOS TERRESTRES	61
2.4. CLIENTES	66
2.5. COMPETIDORES	81
2.6. ZONA DE INFLUENCIA	92
2.7. ANÁLISIS DEL MERCADO	95
2.8. ANALISIS AMBIENTAL	102
2.9. ALTERNATIVAS DE DESARROLLO	107
3. ANÁLISIS COMPETITIVO - DAFO	119
4. PROSPECTIVA DE FUTURO Y OPCIONES ESTRATÉGICAS	161
4.1.- METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS PROSPECTIVO	162
4.2.- LOS ESCENARIOS	162
4.3. OPCIONES ESTRATÉGICAS	166
4.4. ESCENARIO DESEABLE	167
5. VISIÓN Y MISIÓN	173
6. CLAVES, METAS Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	177
6.1. CLAVES ESTRATEGICAS	177
6.2. METAS ESTRATÉGICAS	178
6.3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	180
7. DESCRIPCION DE LOS OBJETIVOS ESTRATEGICOS Y DE SUS ACCIONES	187
8. PROPUESTA DE PUESTA EN MARCHA	221
9. CONCLUSIONES	229

ANEJOS

Anejo nº 1. Comentarios de los Cruces de los Factores Dafo	235
Anejo nº 2. Distribución de los Factores Dafo en relación con los Objetivos estratégicos	272
Anejo nº 3. Propuesta de desarrollo de la ZAL y del Conjunto Logístico	282

0. INTRODUCCIÓN

0. INTRODUCCIÓN

El Plan Estratégico del Puerto de Motril se desarrolla con la colaboración de todas las personas, organismos y empresas que conforman el Puerto de Motril como una Empresa Integrada de Servicios, así como con la colaboración de sus principales clientes. y sus representantes. La colaboración se ha manifestado tanto en la asistencia a la exposición pública previa del Plan como en el interés mostrado en las entrevistas mantenidas con los miembros del Equipo Redactor, que manifiestan expresamente su reconocimiento.

Con el presente Plan Estratégico se entiende que se cubren los fines básicos de este instrumento de gestión

- **Establecer**, tras los análisis pertinentes, las cuestiones fundamentales para que la gestión del puerto, en su conjunto, se desarrolle con criterios de eficacia y eficiencia dentro de un entorno cada vez más dinámico y competitivo
- **Conocer** el entorno del Puerto de Motril y su posible evolución futura, así como los factores que puedan afectar tanto a la demanda como a la oferta de servicios portuarios
- **Identificar** nuevas oportunidades y líneas de negocio para el Puerto de Motril, tanto a corto como a medio y largo plazo
- **Diagnosticar** los problemas críticos para el funcionamiento operativo del puerto que precisen solución para permitir su desarrollo futuro
- **Detectar** aquellos recursos del puerto que estén infrautilizados y que puedan constituir ventajas competitivas
- **Aumentar** la demanda de servicios portuarios y diversificar los clientes del puerto
- **Analizar** la viabilidad de la actividad de la Autoridad Portuaria de Motril, durante el período de desarrollo del Plan Estratégico
- **Poner** a disposición de la Autoridad Portuaria de Motril un instrumento básico para implantar la Dirección Estratégica

1. ANÁLISIS INTERNO

1. ANÁLISIS INTERNO.

1.1. ANÁLISIS FÍSICO.

1.1.1. Características Básicas del Puerto de Motril.

El puerto de Motril está situado al Sur de la Península Ibérica, en el litoral granadino del Mar Mediterráneo, en el tramo comprendido entre el Delta del Río Guadalfeo, que forma la Punta del Santo, por el Oeste, y el Cabo Sacratif, por el Este.

Su posición geográfica es longitud 3°31'30'' Oeste y latitud 36°43'06'' Norte.

La máxima carrera de mareas es de 1,10 m, el viento reinante es el SE, y el dominante el SO.

El puerto de Motril está situado en mar abierto y no cuenta con abrigo natural. Está protegido artificialmente por un dique exterior paralelo a la costa y un contradique, sensiblemente perpendicular a aquel.

La boca de entrada al Puerto, tiene una orientación SE, con un ancho de 250 m. y un calado en BMVE de 12,00 m.

La superficie de flotación total es de 1.002 Ha, de ellas 60,9 en la Zona I y 941,1 en la Zona II. La superficie terrestre total es de 873.761 m².

La Zona de Servicio del Puerto se ubica en el término municipal de Motril.

Estructura Física del Puerto de Motril.

Tomando como base el Plano del Puerto de Motril que acompaña a este apartado, se describen las instalaciones físicas siguiendo un itinerario de Oeste a Este y de Sur a Norte.

En primer lugar se encuentra el **Dique Exterior**, con su eje sensiblemente orientado al Este, con una longitud total de unos 3.000 m.



Adosado al arranque de este Dique Exterior, está el **Muelle de Graneles**, con una longitud de 260 m., calado de 10,0 m., y ancho medio de explanada de unos 150 m.

El extremo exterior de dicho dique es atracable por su parte abrigada, formando un muelle con una longitud de 560 m., calado de 10,0 m. y anchura de 15 m.

Girando desde su morro, hacia el Norte aproximadamente un ángulo recto, y al otro lado de la bocana del Puerto, se encuentra el **Contradique**, en cuya parte abrigada del extremo exterior se forma un muelle con una longitud de 252 m., calado de 11,25 m. y anchura de 12 m.

Este Contradique cierra por el Este, la **Dársena de las Azucenas**, cuyo límite Norte es el **Muelle de las Azucenas**, perpendicular a aquel, con una longitud de 607 m., calado de 12 m. y ancho medio de explanada de 270 m., quedando por detrás la **Zona de Actividades Logísticas (ZAL)**, con 45Ha, en terrenos del propio Puerto.

En el extremo Oeste del Muelle de las Azucenas, hay una **Rampa Ro-Ro**.

A continuación, al Oeste de la Dársena de las Azucenas, se encuentra la **Dársena Pesquera**, desarrollada entre dos espigones, sensiblemente paralelos al Contradique. El primero de ellos sólo es atracable por el Oeste, y en su extremo hay una rampa varadero de 65 m. de anchura. Salvo la bocana de esta dársena, todo su perímetro interior lo constituye el **Muelle Pesquero**, con tres alineaciones en U, y longitud total de 489 m., calado de 4 m. y ancho variable. En la alineación Norte está la Lonja y la Fábrica de Hielo. Su situación de conservación y mantenimiento es aceptable pero mejorable.

El segundo de dichos espigones, cierra la denominada **Dársena Interior**, formando por este lado el **Muelle de Levante** con una longitud de 284 m., un calado de 8 m. y un ancho de explanada de 45 m.

Esta dársena se cierra por el Norte mediante el **Muelle de Costa** que, con el Muelle de Levante, forma un ángulo ligeramente menor que el recto, dejando entre ellos un tacón. El Muelle de Costa tiene una longitud de 299 m, calado de 8,25 m. y ancho de explanada de 40 m.

El perímetro de la Dársena Interior, continúa por el Noroeste con una rampa varadero y con la zona de **Atraques Náutico Deportivos**, concedidos al **Club Náutico**, con 200 amarres para embarcaciones deportivas.

Finalmente, esta dársena se cierra mediante el **Muelle de Poniente** para unirse al Muelle de Graneles, con el que forma un ángulo de unos 120°. Aquel muelle tiene una longitud de 107 m, calado de 6,40 m. y un ancho de explanada de 30 m.

Características de las Infraestructuras del Puerto de Motril.

Infraestructuras Generales

Superficie de flotación:

Zona I	60,9 Ha
Zona II	941,1 Ha
Total	1.002 Ha

Muelles Comerciales:

	Long (m.)	Calado (m)	Usos
Muelle de Graneles	260	10,00	Graneles Sólidos y Líquidos
Muelle Dique	560	10,00	P. Turístico/Graneles Líquidos/ Mercancía General
Muelle Contradique	252	11,25	Graneles Líquidos
Muelle de las Azucenas	607	12,00	Rampa Ro-Ro/Graneles/Mercancía General
Muelle de Levante	284	8,00	Mercancía General/P. Turístico/Graneles
Muelle de Costa	299	8,25	Mercancía General/P. Turístico/Ro-Ro
Muelle de Poniente	107	6,40	Graneles Sólidos y Líquidos (Aceite, asfalto, cemento)
Total	2.369		
Muelles Pesqueros	489		

Amarres deportivos (Club Náutico de Motril): 200 puestos de atraque

Rampas-varaderos: 2 unidades

Superficie terrestre y depósitos comerciales:

	m2
Depósitos descubiertos	680.443
Depósitos cubiertos cerrados	6.174
Viales	48.853
Concesiones	135.840
Total	871.310

Obras

Entre los años 2007 y 2008, se han terminado las importantes obras de la Dársena de las Azucenas y de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), tanto las de infraestructura: muelle, prolongación del contradique, como sus complementarias: urbanización, pavimentación y otras de remate. Con ello se ha terminado una etapa muy importante del Puerto, que queda preparado para mejorar las tendencias de desarrollo.

Obras en Construcción

No hay obras importantes en construcción.

Proyectos y Estudios

- Está prevista la redacción del Plan Director y del Plan Especial, pendientes de la decisión sobre las alternativas de desarrollo.
- Anteproyecto de Punto de Inspección, para control sanitario de productos de origen vegetal.
- Se encuentra en fase de proyecto la Conexión con la ZAL.
- En fase de estudio, se encuentra la Prolongación del Dique de Abrigo Exterior y Dragado del Canal de Entrada.
- Existe la previsión de renovar las instalaciones pesqueras a la espera de las decisiones que se tomen en el Plan Director

1.1.2. Zonas Portuarias

Actualmente existen en el Puerto de Motril tres Zonas Comerciales separadas entre sí:

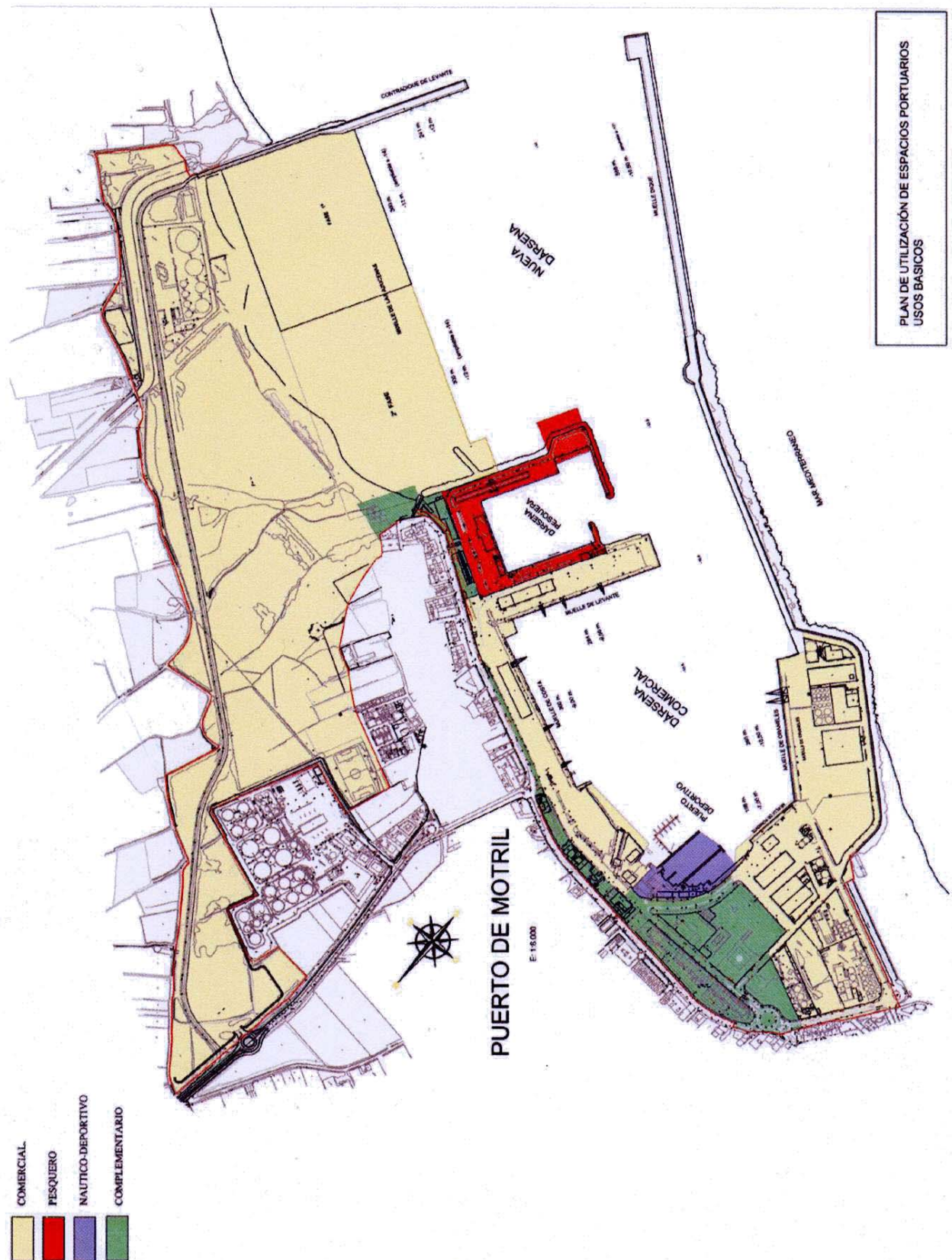
- Zona de los Muelles de Poniente y de Graneles
- Zona del Muelle de Costa y de Levante
- Zona de las Azucenas

Además, existe una Zona Pesquera, una Náutico-Deportiva y dos de usos complementarios, tal como se indica en el esquema del Plan de Usos que se acompaña.

Las dos primeras zonas comerciales están separadas por la Zona Náutico-Deportiva con las instalaciones del Club Náutico y por una Zona de Usos complementarios, las dos Zonas Comerciales están comunicadas por viales interiores al puerto pero son dos recintos fiscales independientes.

Las dos últimas zonas comerciales están separadas por la zona pesquera y su comunicación sólo es posible por viales exteriores al puerto o, circunstancialmente, a través del Puerto Pesquero con una especial vigilancia fiscal.

Los inconvenientes del aislamiento de las tres zonas son de explotación, fiscales y de seguridad.



Para unificar las tres zonas comerciales en un único recinto con una sola comunicación al exterior, se ha previsto la posibilidad de desplazar el Puerto Pesquero y las instalaciones deportivas al exterior del puerto actual formando un conjunto y con bocana independiente de la del Puerto Comercial y para ello existen dos alternativas para su ubicación a Poniente y a Levante del puerto actual.

1.1.3. Instalaciones y Equipos

Maquinaria

Grúas

Las grúas de pórtico propiedad del Puerto fueron vendidas a las Empresas Estibadora de Motril S.L. y Logística Comercial S.L. que, actualmente, prestan los servicios.

Grúas de Pórtico del Puerto de Motril

Situación	Propietarios	Nº	Tipo	Fuerza Tm.	Alcance (M)	Altura B.M.V.E. (M)	Rendimiento
Muelle de Gráneles	Estibadora de Motril Logística López Guillen	1	Pórtico	12	25	20	240 Tm/H
Muelle de Levante	Estibadora de Motril Logística López Guillen	2	Pórtico	6	20	25,4	120 Tm/H

Grúas Automóviles del Puerto de Motril

Situación	Propietarios	Nº	Tipo
Muelle de Particulares	Molina Consignaciones S.L.	1	Fanuzzi (63 T.)

1.1.4. Estado de las Infraestructuras y de los servicios

Las infraestructuras portuarias (diques y muelles) están, en general, en buena estado de mantenimiento y conservación.

El cierre perimetral urbano-portuario está realizado totalmente.

El Servicio eléctrico funciona con regularidad y hay tomas de energía en todos los muelles comerciales, que también tienen tomas de agua dulce.

El puerto dispone de equipo de conservación de obra civil para trabajos ligeros y control de trabajos exteriores de conservación.

Los recursos humanos y económicos para las obras y servicios de conservación y mantenimiento están suficientemente dotados.

1.2. ANÁLISIS ORGANIZATIVO.

1.2.1. Organizaciones portuarias.

En cada país las actividades portuarias se coordinan a través de organizaciones adaptadas a sus circunstancias particulares, con un organismo gestor del puerto al que se conoce como Autoridad Portuaria.

Los elementos básicos que conforman una organización portuaria son:

- las funciones de la Autoridad;
- el tamaño y la configuración física del puerto y
- la naturaleza del tráfico.

Los puertos pueden dividirse en tres grandes grupos, según sean las funciones de la Autoridad Portuaria:

- Puerto Propietario (Landlord Port): La Autoridad Portuaria asume el papel de promotor de una propiedad industrial que arrienda las instalaciones; aunque no toma parte directa en las actividades del arrendatario, sí asume la responsabilidad del correcto funcionamiento del conjunto del puerto y la de su desarrollo.
- Puerto Instrumento (Tool Port): La Autoridad Portuaria es proveedora de la infraestructura y de la mayor parte de la superestructura e instalaciones. Los servicios portuarios y entre ellos los de manipulación de la carga son realizados por empresas o agencias privadas, bajo control de la Autoridad Portuaria.
- Puerto Operador (Operating Port): Todas las instalaciones y servicios para los modos y medios de transporte están a cargo de la Autoridad Portuaria. En el esquema adjunto se indica la distribución de funciones entre la Autoridad Pública y el Sector Privado.

CLASIFICACIÓN DE LOS PUERTOS SEGÚN EL DESARROLLO DE FUNCIONES POR LA INICIATIVA PÚBLICA O PRIVADA

Funciones Tipo de Puerto	Construcción de Infraestructuras	Dotación de Superestructuras	Prestación de Servicios a Buques y Mercancías
Puerto Operador	Pública	Pública	Pública
Puerto Instrumento	Pública	Pública	Privada
Puerto Propietario	Pública	Privada	Privada

La Autoridad Portuaria de Motril tiende hacia el desarrollo de las funciones de un puerto propietario, confiando a la iniciativa privada la relación directa con los clientes del puerto, el buque y la mercancía. Para comprobarlo existe un procedimiento cuantitativo que emplea como índice la proporción entre la actividad pública y la privada y, a su vez, la actividad la mide a través de la facturación correspondiente.

En el esquema que se acompaña o BUCLE de la privatización, se indican de una manera gráfica la situación y evolución teóricas de las distintas organizaciones portuarias, en función de la proporción de las ACTIVIDADES desarrolladas por el sector público y el privado.

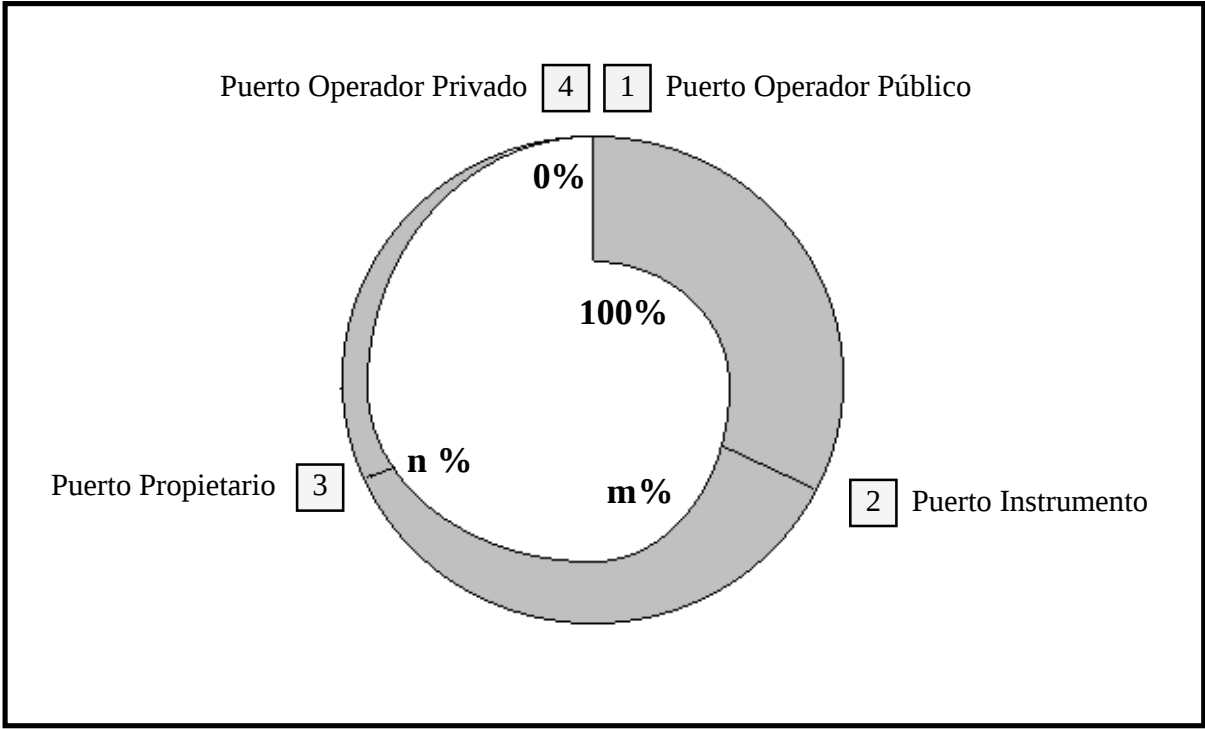
En la posición ¹, se encuentra un puerto de los definidos como Puerto Operador. El 100% de la actividad corresponde al Sector Público. Es el caso del Puerto de Singapur.

En la posición extrema se encuentra un puerto en el que la totalidad de la ACTIVIDAD corresponde al Sector Privado y 0% al Sector Público. Sería un Puerto Operador Privado, tipo el de Felixstowe en el Reino Unido.

Las posiciones ² y ³ la ocupan Puertos Instrumento y Propietarios con decreciente porcentaje de Actividad Pública.

A continuación se incluye un esquema de la evolución portuaria basada en la experiencia del consultor.

Bucle de la Privatización



	Actividad Pública
	%
1 Puerto Operador Público	100
2 Puerto Instrumento	m ≈ 50
3 Puerto Propietario	n ≈ 15
4 Puerto Operador Privado	0

Los arcos entre las cuatro posiciones los ocupan puertos con desarrollos intermedios.

Para los puertos comerciales españoles se han estimado los siguientes valores para **m** y **n**:

m ≈ 50 – Límite entre un puerto operador y un puerto instrumento.

La actividad y la facturación de los servicios al buque las realizan las empresas privadas.

En la manipulación de las mercancías la Autoridad Portuaria dispone los equipos y comparte la responsabilidad de la mano de obra con la iniciativa privada

n ≈ 15 – Límite entre un puerto instrumento y un puerto propietario.

La facturación pública responde a la recuperación de la inversión en infraestructuras y a recuperación de los gastos corrientes de coordinación y control, a través de la percepción de las tasas de ocupación, de utilización y de aprovechamiento del dominio público portuario.

La actividad y facturación privada comprende todos los servicios a buques y mercancías.

La situación del Puerto de Motril en relación con la privatización se obtiene a través del *Estudio sobre el Impacto Económico del Puerto de Motril* elaborado por ESECA y de su cuadro V.3 de Facturación directa de la Industria Portuaria del año 2005, que se transcribe a continuación.

Facturación de la industria portuaria (Millones €)

Autoridad Portuaria	5,4
SESTIMOSA	1,1
Estibadores, Consignatarios y Transitarios	21,3
Otros	4,3
TOTAL	32,1

El índice del Puerto de Motril será igual a la proporción de su facturación anual sobre el total

$$\frac{5,4}{32,1} 100 = 16,8\% \approx 15\%$$

El Puerto de Motril tiende a la condición de Puerto Propietario, con alta participación privada que se reforzará con la actividad en la ZAL y en el Muelle de las Azucenas y con las mejoras de la gestión en las concesiones.

1.2.2. Puerto Empresa Integrada de Servicios

Servicio es un trabajo realizado por un organismo o empresa para sus clientes, y su fin es satisfacer las necesidades de éstos.

El Puerto en su conjunto es una empresa genérica de servicios que posibilita la utilización de unas instalaciones y habilidades especiales, presta unos servicios profesionales y transmite información relacionada con sus clientes, el buque, la mercancía, la pesca y los pasajeros.

Tanto los puertos operadores (Operating Port), como los puertos propietarios (Landlord Port) tienden a organizarse internamente como una Empresa Integrada de Servicios y, como tal, así lo hace el puerto de Motril

La Empresa Puerto forma un conjunto ante sus competidores y ante sus clientes, y a éstos normalmente no les interesa la organización interna del puerto, sino cómo se resuelven sus problemas y cuál es la calidad y precio de los servicios. Esto es importante para ver con claridad la necesidad de la coordinación entre la Autoridad Portuaria, los Organismos Públicos de Control y las Empresas Portuarias para que el Puerto funcione con calidad, eficacia y eficiencia como una Empresa Integrada de Servicios.

A Continuación se presenta un esquema del puerto según el concepto de empresa integrada de servicios y se detallan las funciones que desarrollan cada uno de sus componentes.

PUERTO, EMPRESA INTEGRADA DE SERVICIOS

Funciones	Estructura interna		Clientes
- Enlace entre los modos de transporte marítimo y terrestre - Zona de Actividades Logísticas, Comerciales y Pesqueras - Asentamiento de industrias	<u>AUTORIDAD PORTUARIA PÚBLICA</u>		BUQUE MERCANCÍA
	<u>EMPRESAS PORTUARIAS PRIVADAS</u> al SERVICIO		
		de la MERCANCÍA E. Estibadoras Terminales portuarias Agentes de Aduanas Comisarios de Averías C. Aseguradoras Inspectores de carga	del BUQUE Consignatarios Prácticos Remolcadores Amarradores Provisionistas T. Reparaciones S. Clasificación
Objetivo de calidad			Competidores
- Satisfacer las necesi- dades y expectativas de sus clientes	ORGANISMOS OFICIALES DE CONTROL Capitanía de Puerto, Aduana, Policía, Sanidad, Inspecciones Calidad		Otros PUERTOS Otros modos de transporte

La actividad comercial conjunta de la Empresa Integrada de Servicios-Puerto es muy variable y coincide generalmente con su grado de integración; para el caso de una integración somera, la Autoridad Portuaria suele desarrollar la actividad comercial a través de uno de sus servicios especialmente creado para ello, con mayor o menor intervención de la empresa privada.

Si el grado de integración es muy alto, la actividad comercial se desarrolla a través de una Comunidad Portuaria formada por todos los componentes de la empresa puerto.

Los objetivos de la Comunidad son de índole interna, para mejorar la calidad de los servicios ofertados por el puerto, y de índole externa, para comercializar el puerto, ofrecer sus servicios en el mercado y representarlo en ferias y congresos.

En el caso del Puerto de Motril las funciones comerciales externas han sido confiadas a Motrilport.

1.2.3. Autoridad Portuaria.

La Autoridad Portuaria de Motril pone a disposición de las empresas que operan en el Puerto agua abrigada y profunda, muelles, terrenos, los servicios generales de mantenimiento, conservación y vigilancia, así como los accesos y enlaces por carretera.

La Autoridad Portuaria de Motril nace el 1 de Octubre de 2005, mediante la concesión de la autonomía de gestión al propio puerto, formalizada por el Real Decreto 940/2005, de 1 de agosto, de segregación de la Autoridad Portuaria de Almería-Motril y de creación de las Autoridades Portuarias de Almería y de Motril.

Con anterioridad, Motril estaba gestionado, primero por el organismo autónomo Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, hasta que en 1992 se integró en la Autoridad Portuaria de Almería-Motril.

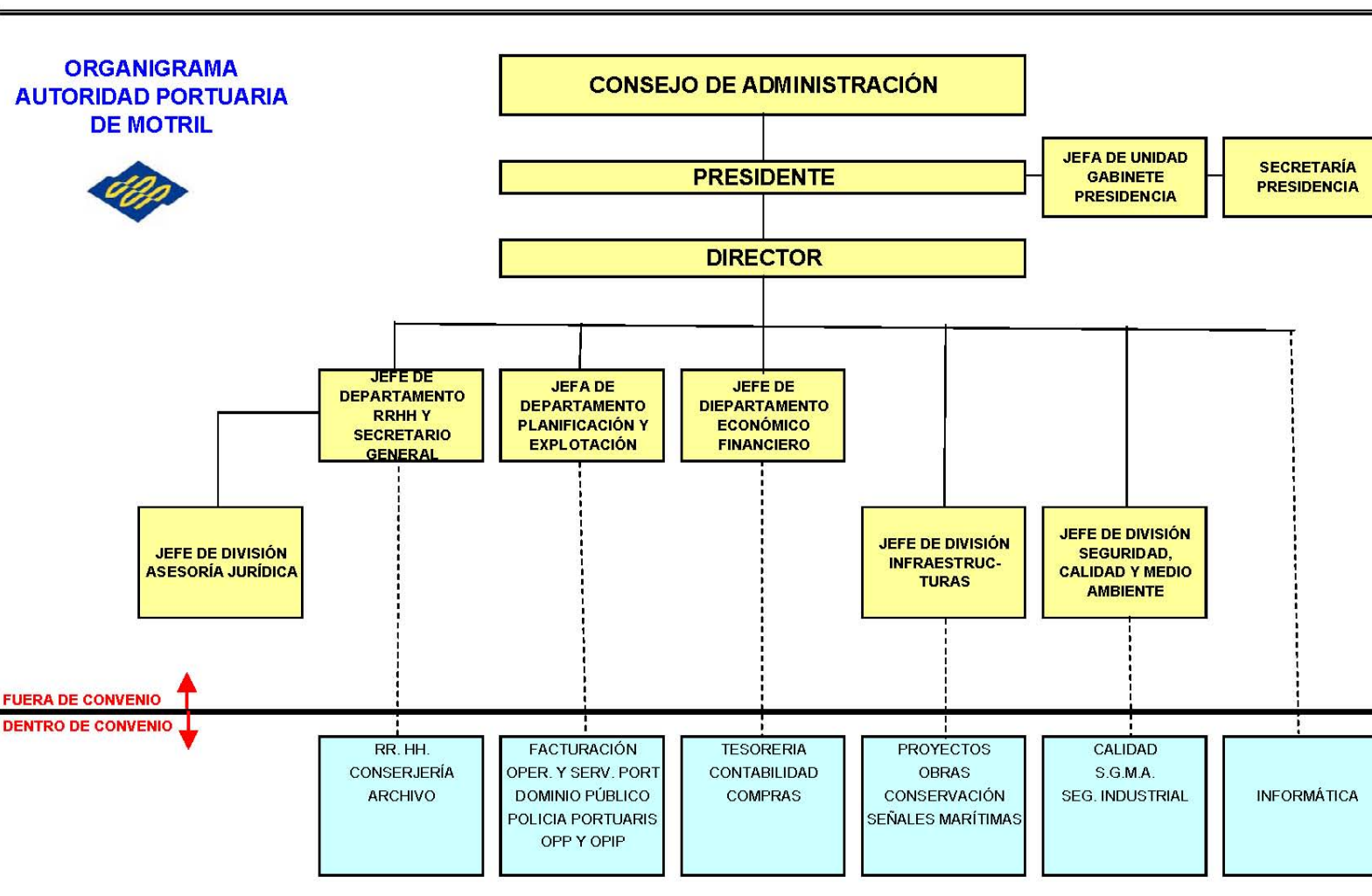
La Autoridad Portuaria de Motril, de acuerdo con la vigente normativa portuaria, depende, junto con los otros 27 puertos españoles de interés general, del Organismo Público Puertos del Estado.

El órgano responsable de la Autoridad Portuaria es el Consejo de Administración, con representación de sectores políticos, administrativos, económicos y sociales. El Consejo tiene un presidente designado por la Comunidad Autónoma y el Puerto un director nombrado por el Consejo de Administración, a propuesta del Presidente.

Las funciones básicas de la Autoridad Portuarias son la planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, así como la colaboración con los organismos oficiales de control y la coordinación de las empresas portuarias privadas.

A continuación se presenta el organigrama de la Autoridad Portuaria de Motril, con 72 puestos de trabajo, de los que están cubiertos 64.

El organigrama responde a la organización tradicional portuaria y deberá adaptarse a las nuevas funciones de puerto propietario



1.2.4. Organismos Oficiales de Control

Dentro del Puerto, una serie de organismos y dependencias públicas tienen funciones de control sobre diferentes aspectos relacionados específicamente con la actividad portuaria.

La Autoridad Portuaria no tiene relación funcional con los organismos oficiales de control, pero en cierta medida ejerce una labor de coordinación.

- **Capitanía Marítima.**

Organismo dependiente del Ministerio de Fomento, creado al amparo de la ley 27/92 de 24 de noviembre; sus funciones, en relación con la actividad portuaria, son el despacho y la inspección de buques, el control de la seguridad marítima, mercancías IMO en todos sus aspectos y el control de la contaminación. La Capitanía de Motril cuenta con 12 empleados.

Los vertidos de buques se neutralizan con medios de la AP de Motril, con la colaboración de los amarradores.

Existen planes de contingencia a todos los niveles, desde el propio buque hasta la AP, la Junta de Andalucía y, en última instancia, el Estado.

- **Administración de Aduanas.**

Con Dependencia del Ministerio de Economía y Hacienda, atendida por funcionarios especializados, encargados del despacho de las mercancías y de la recaudación de los impuestos y derechos que corresponden.

Con la desaparición de las fronteras intracomunitarias, las funciones de la aduana en el puerto de Motril han quedado reducidas, ya que una buena parte del tráfico tiene relación con países de la Unión Europea.

De este servicio dependen funcionalmente especialistas de vigilancia fiscal de la Guardia Civil.

- **S.O.I.V.R.E**

Centro de Inspección de Comercio Exterior, servicio de inspección, vigilancia y control del comercio exterior, dependiente del Ministerio de Economía y Hacienda. Realiza controles de calidad a la importación y exportación de cereales, productos vegetales no elaborados, frutas frescas, productos alimenticios elaborados, conservas y otros.

- **Servicios dependientes del Ministerio de Sanidad y Consumo.**

Sanidad exterior es responsable de la inspección sanitaria de tripulaciones, pasaje y población del puerto. Actualmente, los buques de la Unión Europea no

siguen tramitación alguna. Los buques de terceros países tramitan documentalmente la solicitud y cumplimiento de la “Libre Plática”.

- **Servicio de Sanidad Vegetal.**

Antes denominado Servicio Fitopatológico, depende del Ministerio de Agricultura. Su misión es la inspección tendente a impedir la entrada y salida de productos (no elaborados) que puedan transmitir enfermedades o llevarlas consigo; aplican las normas comunitarias en vigor, especialmente las relacionadas con el tráfico y manipulación de pescado.

- **Policía de fronteras.**

Dependiente del Ministerio del Interior, responsable del control policial de tripulaciones y pasaje.

1.2.5. Empresas portuarias al Servicio del Buque

1.2.5.1. Corporación de Prácticos.

Corporación de Derecho Público constituida por profesionales de la Marina Mercante con profundo conocimiento de las particularidades del puerto, cuya misión es asesorar al Capitán del buque en las maniobras de entrada y salida del puerto, de atraques y desatraques y en los movimientos interiores.

La Corporación depende funcionalmente de la Autoridad Portuaria. El uso del servicio de practica, así como el de remolcadores, es obligatorio en los casos previstos en los reglamentos de practica aprobados por la Administración.

Tanto el practica como el amarre y el uso de los remolcadores se atienen a tarifas máximas oficiales aprobadas por la Autoridad Portuaria.

La Corporación de Prácticos la forman actualmente 2 profesionales y dos vigías a media jornada. El servicio de lanchaje lo vienen prestando los amarradores.

El tiempo empleado desde la salida a la vuelta a la base es de dos horas, la maniobra en sí dura una hora y no se producen esperas de buques.

El dragado teórico es de 12 metros. Actualmente está limitado a 10 metros, pendiente su ampliación de la aprobación de las normas de entrada y salida de buques por el Consejo de Navegación.

1.2.5.2. Empresas de Remolque

Los remolcadores son elementos auxiliares indispensables en las maniobras de los buques en puerto, y básicos para la seguridad de los propios buques y la de los elementos portuarios.

El número y potencia de los remolcadores está relacionado con las características de los buques a remolcar. Las tarifas aprobadas por la Autoridad Portuaria en función del tamaño del buque, de las secciones del puerto y de la potencia del remolcador, son una parte importante de la cuenta de escala.

En Motril, la empresa que presta el servicio de remolque es la Naviera Ría de Arosa, su flota se compone de 4 remolcadores- “Montsan”; y “Mazagón” de 2500HP; “Remolcanosa 80” de 4480HP, con instalación contra incendios, y el “Remolcanosa 40”, todos ellos Incorporados al plan de contingencias del Puerto. Siempre hay un remolcador de guardia.

La plantilla de la empresa se compone de 12 empleados, 10 fijos y 2 eventuales.

Las tarifas son función del tipo y número de remolcadores empleados en cada servicio.

1.2.5.3. Amarradores y servicios marítimos auxiliares.

Los amarradores colaboran con los prácticos y los remolcadores en las maniobras de atraque, desatraque y amarre de los buques.

En Motril, presta el servicio la empresa Servicio de Amarras Motril con dos trabajadores, dos vehículos y tres embarcaciones; también presta el servicio de lanchaje a los prácticos y colabora con la A.P. de Motril instalando las barreras anticontaminantes

1.2.5.4. Consignatarios de buques.

El Consignatario de buques es la persona, física o jurídica, que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque en un puerto determinado. Por sus gestiones cobra una comisión según baremos preestablecidos.

Las misiones del Consignatario son variadas, tienen carácter administrativo, técnico o comercial, se hace cargo de las responsabilidades del armador ante la Autoridad Portuaria y los Organismos Oficiales, negocia y liquida los servicios que prestan al buque las Empresas Portuarias y atiende al capitán del buque y a la tripulación en sus necesidades y relaciones externas.

El consignatario es la primera y muchas veces la única imagen que de un puerto tiene los armadores.

En Motril hay, censados por la Autoridad Portuaria, 2 consignatarios que desarrollan también las funciones de empresas estibadoras

1.2.5.5. Provisionistas de buques.

El servicio que prestan estas empresas es el de aprovisionamiento de todo tipo de elementos, muchos de ellos imprescindibles para el funcionamiento del buque.

El servicio se puede dividir en tres áreas:

- ❑ Combustibles y aceites;
- ❑ Suministro de comida-Catering;
- ❑ Pertrechamiento general-suministros navales.

1.2.5.6. Reparaciones navales

El servicio de reparaciones, en aspectos menores y de emergencia, lo realizan en los buques a flote empresas de la zona.

1.2.6. Empresas portuarias al servicio de la Mercancía

1.2.6.1. Empresas Estibadoras.

Las Empresas Estibadoras realizan las operaciones de carga, descarga, estiba y desestiba, recepción y levante, transporte intraportuario y todo tipo de operaciones relacionadas con la manipulación de mercancías.

Las empresas estibadoras son, actualmente y más en el futuro, un elemento básico, ya que son las inmediatas responsables de la operativa portuaria.

El personal de las Empresas Estibadoras es de tres tipos, el *propio o fijo de la Empresa, de oficina y de muelle* y el *eventual de muelle*, que procede de Sestimosa, la sociedad de estiba de Motril.

La estiba plantea problemas debido al equilibrio necesario entre un número de empresas máximo, con los límites de la supervivencia y la atomización, y un número mínimo de empresas que impida el monopolio de oferta.

En el área comercial del Puerto de Motril existe una situación de cuasimonopolio ya que hay solo dos empresas privadas, Marítima Molina, especializada en: graneles sólidos y mercancía general, que desarrolla el 80 % de la actividad de manipulación de mercancías, y la empresa Logística López Guillén, especializada en graneles líquidos y sólidos.

Las empresas estibadoras son las propietarias de los equipos de manipulación de mercancías; cuentan con 2 grúas pórtico de 6T de capacidad de elevación y 1 de 12T y con 1 grúa automóvil de 63 T. Está prevista la incorporación de otra grúa automóvil capaz para la manipulación de contenedores.

1.2.6.2. Sociedad de Estiba – SESTIMOSA

En Motril la sociedad de estiba SESTIMOSA está constituida con un 51% de su capital aportado por la Autoridad Portuaria, de la que depende la sociedad, y un 49% aportado por las Empresas Estibadoras, en proporción a la demanda de sus servicios a la Sociedad de Estiba.

Sestimosa cuenta con 18 trabajadores portuarios, un administrativo y una gerente, que también lo es de la Sociedad de estiba de Almería. Sindicalmente la distribución es de Coordinadora 17, UGT 1.

Sestimosa provee de personal eventual de muelle a las dos empresas estibadoras del puerto, en la proporción de Molina 80% y López Guillén 20%. El nivel de ocupación en el año 2008 está siendo del 78%, el óptimo puede ser del 85% .Si falta personal se expide un certificado de no-disponibilidad para que trabaje personal no portuario.

Los gastos de la Sociedad de Estiba, abono de salarios a sus trabajadores, más gastos de administración, se compensan con los ingresos de los jornales realmente trabajados abonados por las Empresas.

1.2.6.3. Agente de Aduanas.

Actúa como representante del cargador o importador, para el despacho de la mercancía en la Aduana y para el abono de los derechos arancelarios. Cobra una comisión reglada. En Motril las empresas consignatarias y estibadoras operan también como Agentes de Aduanas y ofertan un servicio integral.

1.2.6.4. Transitarios y Agentes Logísticos

Los transitarios son los profesionales o las empresas que, con conocimiento de todos los medios de transporte, proyectan, controlan y se responsabilizan del transporte de mercancías por encargo del vendedor o comprador de éstas; normalmente el transporte corresponde a la modalidad puerta a puerta.

Actualmente, el transitario tiende a prestar servicios con valor añadido al del mero transporte y ofrecen servicios de almacenamiento, distribución, agrupación, facturación y atención post-venta, y sus servicios completos tienden, cada vez más, al de un Agente Logístico que se completarán en un futuro inmediato con los servicios de e-commerce.

Tanto los transitarios como los Agentes Logísticos suelen tener sus bases, delegaciones o instalaciones en los puertos, como enlace que son de los modos de transporte, y normalmente los puertos, a su vez, facilitan el asentamiento de transitarios y agentes logísticos como actores básicos en el transporte.

En el Puerto de Motril, la actividad logística está bien desarrollada; en superficies anejas a los muelles de Poniente y al de Graneles hay otorgadas concesiones para el almacenamiento y distribución de cemento, graneles líquidos, hidrocarburos y aceites.

Anejo al Muelle de las Azucenas se ha delimitado una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) de 45 Ha. en la que se han otorgado concesiones a empresas logísticas.

La relación de Agentes Logísticos y su ubicación se indican a continuación.

- Cemento

Muelle de Poniente	- Cemex España
	- HOLCIM
	- Comercializadores Mediterráneos de Cemento

Muelle de Graneles	- Cementos Intermonte
	- Sociedad Financiera y Minera
	- Hormigones Domingo Gimenez
ZAL	- D.S. Union (instalación en proyecto)
- Graneles Sólidos	
Muelle de Graneles	- Transgranada
	- Logística López Guillén (M. General)
Muelle de Azucenas	- Molina Marítima
- Graneles Líquidos	
Muelle de Poniente	- Industrias Sur – Aceites
	- PROAS – Productos asfálticos
	- Selección Exportación Aceites Españoles
Muelle de Graneles	- Motrileña de Líquidos
Muelle Azucenas ZAL	- SECICAR – Productos refinados
Muelle Azucenas límitrofe ZAL	- CLH Productos refinados (instalación de almacenamiento exterior al puerto)

La ZAL se complementa con la previsión municipal de desarrollar en superficies limítrofes a la ZAL un Parque Empresarial de 56Ha y en su interior un Centro de Transporte de Mercancías de 16Ha.

1.2.7 Actividad pesquera

La actividad pesquera se realiza en una dársena específica situada entre el muelle de Levante y el de las Azucenas, dificultando la relación física entre ellos.

La dársena tiene muelles, superficie en tierra e instalaciones adecuadas para la actividad.

La Sociedad Pesquera Virgen del Carmen, compuesta por armadores, gestiona la Lonja. Una sola empresa se encarga de la venta. El suministro de gas-oil lo realiza Cepsa. Los armadores contratan a los rederos directamente.

La pesca es de tres tipos: artesanal, cerco y arrastre.

- Cerco: pescan por la noche, descargan a las 7 de la madrugada y subastan por la mañana, a las 8 h. Especies: jurel, sardina y caballa.

- Arrastre Descarga a las 18h. La subasta es a las 7 de la tarde. Especies: marisco, salmonete, rape, bacaladilla, merluza.

La Descarga la realiza la propia tripulación. El pescado viene ya clasificado, se pesa y etiqueta y se pasa a la subasta, que es a la baja.

El destino de la pesca es, además de la zona próxima a Motril, Granada, Sevilla y Madrid.

A la subasta del Cerco acuden 1 mayorista y 2 minoristas; a la de Arrastre, 50 minoristas, 3 mayoristas y compradores locales.

El número y características de los barcos se indican en el cuadro adjunto

Tipo de barcos	Nº	Eslora aprox.	Tripulación	Tripulantes
Cerco	5	12-20	6-8	35
Arrastre litoral	30	18-25	4	120
Artes menores	5	5	2	10
Total	40			155

La antigüedad media de los barcos es de 6-7 años

Hay un armador por barco y todos ellos pertenecen a la cofradía de pescadores.

El promedio de empleados que atienden a cada barco es de 2 en tierra por cada tripulante, en total 465 empleos, 310 en tierra y 155 embarcados

El total de la pesca desembarcada en 2007 fue de 3.447T, 30% de Cerco y 70% de Arrastre. El valor en primera venta fue de 7,9 millones de €

.En la dársena hay una rampa varadero en mal estado y sin actividad.

1.3. ANALISIS FUNCIONAL

Una vez realizado el Análisis Organizativo, en el presente apartado se analizará el funcionamiento de la Empresa Puerto de Motril en relación con los servicios que presta a sus clientes, Mercancía y Buque.

1.3.1. Servicios a la Mercancía

Los tráficos movidos por el Puerto de Motril en los tres últimos años son los siguientes, expresados por tipos de mercancías y éstas en miles de Toneladas.

	2006	%	2007	%	2008	%
Tipos de Mercancías						
Graneles Líquidos	1.422	49	1.544	56	1.420	59
Graneles Sólidos	1.172	41	973	35	757	32
Mercancía General	259	9	216	8	194	8
Avituallamiento	19	1	17	1	16	1
Pesca	4	0	3	0	3	0
	2.876		2.753		2.390	
Mercancía embarcada y desembarcada						
Mercancía embarcada	384	13	340	12		
„ desembarcada	2.492	87	2.413	88		
	2.876		2753			
Tráfico Exterior y de Cabotaje						
Tráfico Exterior	1.940	67	2.055	75		
Cabotaje	913	32	678	25		
Pesca y Suministros	23	1	20	0		
	2.876		2.753			

Los graneles líquidos representan más de la mitad de las mercancías movidas por el puerto de Motril, siendo los graneles sólidos un tercio del total y la mercancía general no alcanza el 10 %. No existe tráfico de contenedores.

La mercancía desembarcada predomina sobre la embarcada en una relación de 7 a 1, y el tráfico exterior sobre el cabotaje en una proporción de 3 a 1.

Los graneles líquidos se descargan en los muelles de las Azucenas, Poniente y Graneles.

La Mercancía General, básicamente Pasta de Papel, se descarga en el Muelle de Levante y en el Dique-Muelle, directamente a camión, posible dada la cercanía de la factoría de destino, pero tanto este muelle como el Muelle de Costa, también de Mercancía General, no disponen de explanadas para una eficaz manipulación, por lo que en Motril no existen muelles capaces para recibir tráficos de contenedores ni para el tráfico Ro/Ro, ni para el almacenamiento de mercancía general, imprescindibles para ofertar servicios eficaces a ese tipo de tráficos.

A continuación, y para los tráficos de mayor importancia en el Puerto de Motril, se indican su cuantía y sus sistemas de manipulación.

- **Gas-Oil/Gasolina**

Este tráfico es el de mayor importancia cuantitativa del puerto, con 1.278 mil T. en 2.008, lo que supone un 53% sobre el total anual. En los últimos cinco años, la media de este tráfico ha sido de 1.246 m. T.

El gas-oil y la gasolina se descargan mediante tubería, en el Muelle Contradique, su manipulación no tiene efecto ambiental alguno, excepto en el caso de averías.

Dos empresas se dedican al almacenamiento de estos productos, CLH y Secicarsa, para lo que cuentan con una capacidad de almacenamiento de 131 mil m³ y 65 mil m³, respectivamente. Secicarsa tiene prevista aumentar su capacidad de almacenamiento en 48 mil m³ más.

El principal origen de la mercancía es Italia y llega en buques de unas 35.000 T de capacidad, con un máximo de 20.000T de carga por falta de calado en el puerto.

La salida del puerto de estos productos es por camión cisterna, para su distribución, fundamentalmente, a las gasolineras de la provincia de Granada.

- **Melaza**

En 2.008 se descargaron 104 mil T., con un descenso del 5,5% respecto a 2007, con destino a las empresas azucareras de la región y cuyo principal origen es India. La descarga de este granel líquido se realiza mediante tubería en el Muelle de Graneles. Este tráfico supuso un 4% sobre el total en 2008 e igual porcentaje en 2007.

- **Asfalto**

Su descarga se realiza a través de tubería en el Muelle de Poniente, para su almacenamiento en las instalaciones que la empresa Proas tiene en las inmediaciones de dicho muelle. Este tráfico fue en 2008 de 57 mil T. lo que supuso un descenso del 5% respecto al tráfico de 2007.

- **Cemento y Clinker**

En el caso del cemento, la descarga se realiza mediante tubería, en los Muelles de Graneles y Poniente, que cuentan con silos para su almacenamiento. Su manipulación no tiene efecto ambiental alguno, al comportarse como un fluido sin posibles escapes. En cuanto a la descarga del clinker, se realiza mediante cinta en el mismo muelle; es un material pulverulento, por lo que puede producir contaminación dependiendo de las condiciones atmosféricas. Los principales orígenes de estos tráficos son Turquía y Rusia.

En 2.008 se descargaron 222 mil T., lo que supuso un descenso respecto al año anterior del 48%, descenso directamente relacionado con la crisis de la construcción.

Este tráfico supone el 6% sobre el total del puerto y, en los últimos cinco años, la media de este tráfico ha sido de 425 mil. toneladas.

- **Abonos**

En 2008 se descargaron en el Puerto de Motril 193 mil T. de abonos, con un incremento frente a 2007 del 4,3%. La descarga se realiza en los muelles de Graneles y Poniente y se almacenan en las instalaciones que las empresas Transgranada y Motrileña de Líquidos tienen en las inmediaciones del muelle. Este tráfico puede dar problemas de contaminación ambiental.

La capacidad de los buques que operan este tráfico es de 40.000 T.

La media para este Tráfico en los últimos cinco años ha sido de 186 mil T., que representa el 6% respecto al total del Puerto.

Los principales orígenes de este tráfico son Argelia y Siria.

- **Cereales**

Se descargaron 53 mil T. en 2008 de este tráfico, 4 mil T. menos que en 2.007, fundamentalmente trigo con destino al sector agrícola y ganadero de la provincia de Granada. La descarga de este tráfico se realiza en los muelles de Graneles y Poniente pudiendo producir problemas de contaminación ambiental.

- **Pasta de Papel**

Es la principal mercancía general que se descarga en el puerto con destino a la factoría que Torras Papel tiene en las inmediaciones. Su descarga se produce en los muelles de Levante y en el Muelle- Dique.

En 2008 se descargaron 140 mil T., mil más que en 2.007, procedentes de Chile, EEUU y Brasil.

Este tráfico supone el 5,8% respecto al total del puerto y en los cinco últimos años la media del mismo ha sido de 132 mil T.

- **Aceites y grasas.**

Se exporta aceite de oliva de Jaén y se importa aceite de girasol de Argentina, utilizando el Muelle de Poniente. La capacidad de los Buques que realizan este tráfico es de 4.500 T. La descarga se realiza mediante tubería, sin problema medioambiental, a no ser en caso de avería.

En 2008 se movieron 33 mil T. de este tráfico, lo que supuso un incremento del 22% respecto a 2.007 y con previsiones de duplicar este tráfico para el cierre de 2.009, llegando a las 59 mil T.

- **Pasajeros.**

En 2008, el tráfico de pasajeros fue de 2.676, con un decremento de 2.800 pasajeros sobre 2007. Los muelles utilizados para este tráfico son los Muelles de Costa, Levante y muelle Dique.

- **Pesca**

La descarga de pesca fresca en 2008 fue de 3 mil T., valor que se mantiene prácticamente constante en los últimos años.

- **Contenedores**

El puerto de Motril no cuenta con tráfico de contenedores.

Manipulación de Mercancías

En Motril, el servicio de manipulación de mercancías lo realizan sólo dos empresas estibadoras, lo que supone una limitación en la oferta que debería subsanarse.

A las empresas estibadoras les provee de personal eventual de muelle la Sociedad de Estiba SESTIMOSA, con un grado de ocupación en 2007 del 78%. En las puntas de trabajo, y si SESTIMOSA no puede proveer de personal, las empresas estibadoras contratan personal eventual de otras procedencias.

Utilización de Muelles

	2.005		2.006		2.007	
Muelle	miles T.		miles T.		miles T.	
Poniente	244	9%	216	8%	193	7%
Levante	1.193	43%	370	13%	168	6%
Costa	127	5%	154	5%	96	4%
Graneles	1.018	37%	930	33%	649	24%
Dique	39	1%	97	3%	135	5%
Azucenas	0	0%	0	0%	160	6%
Contradique	141	5%	1.087	38%	1332	49%
	2.761		2.854		2.733	

La utilización de los muelles en estos últimos años ha variado, debido a la entrada en servicio del muelle de Las Azucenas en 2.007 y a la prolongación del contradique, mejorando su atraque.

Muelles Dársena Interior

	2.005		2.006		2.007	
Muelle	miles T.		miles T.		miles T.	
Poniente	244	9%	216	12%	193	16%
Levante	1.193	46%	370	21%	168	14%
Costa	127	5%	154	9%	96	8%
Graneles	1.018	39%	930	53%	649	52%
Dique	39	1%	97	5%	135	11%
	2.620		1.767		1.241	

Si nos fijamos únicamente en la Dársena Interior, del total de los tráficos movidos en 2007 en ella, el 52% ha sido manipulado en el muelle de Graneles, frente al 39% en 2005. El muelle Poniente ha duplicado su utilización, pasando en estos tres años del 9% al 16%. Por el contrario el muelle de Levante ha pasado de un 46% en 2005 a un 14% en 2007.

Los muelles de Graneles y Poniente concentran el 68% del tráfico movido en la Dársena Interior donde, debido a la menor problemática que supone el alejamiento de la población, se encuentran las principales empresas que operan en el puerto.

La separación de las dos dársenas por el muelle pesquero supone una importante disfunción en la explotación, el control fiscal y la vigilancia

Grado de Satisfacción de los Clientes

De las entrevistas realizadas a los componentes de la Comunidad Portuaria y del estudio de imagen realizado por la A.P. de Motril, se ha podido conocer el grado de satisfacción de los clientes del puerto.

Sobre la gestión de la A.P. de Motril se muestran satisfechos en lo que se refiere a la captación de tráficos y la mejora de las instalaciones, aunque destacan un déficit con respecto a la relación con los clientes y usuarios. Ven al Puerto de Motril como un puerto con potencial y en expansión, aunque pequeño y con dificultades para crecer. Debería mejorar en cuanto a innovación y modernización. Medioambientalmente es considerado como un puerto comprometido y clave para el desarrollo económico de la provincia de Granada.

Los clientes del puerto son críticos con la calidad y modernidad de las instalaciones y con el hecho de que no exista una oferta de líneas adaptada a sus necesidades. Los servicios al buque y a la mercancía los consideran caros y de baja calidad.

La empresa Sestimososa desarrolla sus funciones con relativa fluidez dentro de la rigidez estructural de la prestación de sus servicios.

Los organismos oficiales de control responden con razonable calidad a las necesidades de los clientes, excepto en el caso del control aduanero, en el que la percepción de los clientes es de rigidez.

En opinión de sus clientes, el Puerto de Motril muestra ventajas respecto a sus competidores Málaga y Almería en lo que se refiere a los costes de almacenamiento. La dificultad de acceso por carretera o la inexistencia del ferrocarril son, en su opinión, la principal desventaja del Puerto frente a sus competidores.

Las obras que consideran prioritarias para el desarrollo del Puerto son los accesos por carretera, el desarrollo de la ZAL y el aumento de calado. La conexión por ferrocarril es considerada como una utopía.

1.3.2. Servicios al Buque

A continuación se indican las características de los 431 buques que en 2007 atracaron en los muelles del Puerto de Motril

Buques	Nº	%	mGT	%	Capacidad media GT
Tipo de navegación					
Exterior	348	81	3.175	83	9.124
Cabotaje	83	19	638	17	7.687
Total	431		3.813		8.405
Tipos de buques					
Tanque	117	27	1.821	48	15.564
Graneleros	83	19	597	16	7.188
Carga General	198	46	1.183	31	5.976
Solo Pasaje	31	7	203	5	6.532
Otros	2	0,5	10	0,2	4.750
Total	431		3.813		8.405

La relación entre la navegación Exterior y de Cabotaje es de 4,2 a 1 en el número de buques y de 5 a 1 en su capacidad. En cuanto al tipo de buques, destacan en número los buques de carga general, cercanos a la mitad del total.

En el último bienio, las características de los buques atracados fueron:

	2.006	2.007
Nº buques – Ud	471	431
m. GT	4.015	3.813
Capacidad media GT	8.524	8.405

En el Puerto de Motril prestan servicios a los buques solo dos empresas consignatarias con lo que la oferta es muy limitada e inferior a la recomendable y a la usual en otros puertos

El servicio de practicaje lo prestan dos prácticos, con calidad y continuidad asegurada, y el buque es considerado y tratado como un Cliente.

El servicio de remolque lo presta una empresa con cuatro remolcadores, uno de ellos con instalación contra incendios, dotación suficiente para el puerto de Motril.

El amarre y el lanchaje de los prácticos lo presta una empresa con dos trabajadores, dotación de personal escasa para un servicio de 24 horas. Además la misma empresa colabora con los remolcadores y el puerto en las emergencias de contaminación

1.3.3. Funciones de la Autoridad Portuaria

En relación con la Autoridad Portuaria, esta deberá desarrollar las funciones que le corresponden en su carácter de Puerto Propietario, tal como se indican a continuación.

A. Planeamiento y Desarrollo

A.1. La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios – Plan Estratégico, Plan de Usos de espacios portuarios y Plan Especial de Ordenación

A.2. La planificación, proyecto, construcción y conservación y explotación de las obras y servicios del puerto y de las señales marítimas encomendadas – Plan Director. Plan de Gestión Ambiental

A.3. Estudios de demanda de servicios portuarios en la zona de influencia

B. Explotación

B.1. La prestación de los servicios portuarios generales

B.2. La autorización y control de los servicios portuarios básicos.

B.3. La gestión del dominio público portuario - concesiones

B.4. El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico portuario

B.5. La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte

C. Gestión

C.1. La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos asignados

C.2. La gestión de los Recursos Humanos

El Organigrama de la A.P. no se adapta a las funciones que debe desarrollar como Puerto Propietario en su relación con las empresas portuarias privadas.

El departamento de Explotación y Planificación debería reforzar el sector del dominio público para gestionar no solo los actos de concesión sino aquellos de control de cumplimientos de las concesiones y fijación de controles a través de indicadores de calidad. Debería reforzarse también la división de Calidad y Medioambiente con personal cualificado así como el servicio de informática para el desarrollo de la infoestructura portuaria.

1.4. ANALISIS ECONOMICO FINANCIERO

1.4.1. Autoridad Portuaria – Economía y Finanzas cash-flow

Los ingresos de la Autoridad Portuaria proceden del cobro de las tasas por ocupación privativa de superficies o Cánones, de las Tasas por utilización especial de instalaciones portuarias por los buques, las mercancías, los pasajeros y la pesca, y de las Tasas por aprovechamiento especial de áreas portuarias para todo tipo de actividades.

Los gastos de explotación de la Autoridad Portuaria corresponden básicamente al Personal, a Servicios exteriores y a la aportación a Puertos del Estado.

En una organización como la portuaria pública, es fundamental la capacidad de generar flujos monetarios o cash flow para cubrir, en todo o en parte, las inversiones, por lo que el cash-flow suele tomarse como indicador económico interno de la Autoridad Portuaria para fijar objetivos de gestión.

El cash flow, suma de beneficios más amortizaciones, se obtiene de la diferencia entre los ingresos y gastos corrientes del negocio portuario, tal como se indica en el cuadro adjunto que comprende los años 2007/08 y las previsiones de los años 2009/13 tal como figuran en el Plan de Empresa del 2010.

Los ingresos de las Tasas de Ocupación, utilización y aprovechamiento se han incrementado en un 20% para tener en cuenta la tasa de servicios generales.

Ingresos – Gastos = Cash- Flow

Ingresos en miles €	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tasa ocupación	850	874	904	940	977	1.017	1.057
Tasa utilización	4.074	3.435	3.278	3.634	3.981	4.604	5.265
Tasa aprovechamiento	398	620	629	641	654	667	681
Otros	473	846	544	566	588	612	636
TOTAL INGRESOS	5.795	5.775	5.355	5.781	6.200	6.900	7.639

Las previsiones de ingresos entre el 2013 y el 2009 suponen un incremento interanual del 9,3%.

Gastos en miles €	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Personal	2.293	2.545	2.891	3.248	3.414	3.752	3.946
Servicios exteriores	955	1.508	1.707	1.613	1.645	1.678	1.711
Aportación OPPE	211	213	212	195	211	227	254
Otros	392	419	606	469	477	486	496
TOTAL GASTOS	3.851	4685	5416	5525	5747	6143	6.407
CASH FLOW EXPLOTACION	1.944	1.090	-61	256	453	757	1.232
Fondo Compensación-Neto	2.593	2.271	2568	-50	-69	-69	-91
Fondos Europeos y otros	4.720	1.487	-343	2.483	5716	3.900	3.681
TOTAL INVERSIONES	9.257	4.848	2.164	2.689	6.100	4.588	4.822

El cuadro se completa con la previsión de Inversiones y con la procedencia de los fondos necesarios para realizarlas, Compensación interportuaria, Europeos u otros.

El capítulo de personal alcanza en 2.008 el 54% del total de gastos corrientes, proporción análoga a la media nacional que es del 52%.

La Tasa de Ocupación exclusiva es un 15% de los Ingresos, proporción baja en comparación con la de otros puertos propietarios en los que esa tasa alcanza el 20% de los Ingresos.

El cash-flow generado tiene un incremento interanual del 2,6% entre los años 2008 y 2013 y ese año cubre el 26 % de las inversiones.

1.4.2. Colaboración Público Privada

La tendencia de la Autoridad Portuaria a las funciones de Puerto Propietario facilita en gran medida la Colaboración Pública-Privada en las inversiones, ya que el puerto es y será el núcleo del negocio de las empresas portuarias privadas.

La normativa vigente y la que actualmente está en fase de Anteproyecto facilitarán que se den las condiciones de equilibrio entre los intereses públicos y privados para atraer las inversiones privadas a los puertos.

1.4.3. Empresa Puerto de Motril. Socioeconomía

Las empresas portuarias generan sus ingresos cobrando por sus servicios tarifas oficialmente aprobadas, como es el caso de los prácticos, remolcadores y amarradores, o pueden cobrar comisiones regladas, como los Agentes de Aduanas y los Consignatarios.

Las empresas estibadoras trabajan sobre presupuesto ofertado, incluyendo en general servicios logísticos complementarios a la manipulación de mercancías en una oferta conjunta. Los precios se depuran o deben depurarse por la competencia entre las propias empresas portuarias y para ello es necesario que para cada servicio puedan solicitarse dos o más ofertas.

Las Empresas privadas portuarias facturaron en el año 2007 **25,3 Millones de €**

1.4.4. Impacto Económico del Puerto de Motril.

La empresa ESECA ha realizado para el año 2005 el Estudio del Impacto Económico del Puerto de Motril en su comarca, Motril, Almuñecar y Salobreña, en la provincia de Granada y en el territorio nacional.

El impacto se cuantifica en tres niveles, el **directo**, producido por la empresa, industria o sector portuario, el **indirecto**, producido por los bienes y servicios demandados por los agentes del impacto directo y, por último, el impacto **inducido**, producido por el consumo que realizan los trabajadores, implicados en los impactos directos e indirectos, a través de sus sueldos y salarios.

Además del impacto correspondiente a la empresa puerto, el Estudio de ESECA cuantifica el impacto producido por la industria dependiente del Puerto,

concretado en las empresas que demandan servicios del puerto relacionados con la manipulación de mercancías.

El Estudio también calcula los impactos del Sector Pesquero del Puerto de Motril.

El impacto se expresa por el VAB (valor añadido bruto) y en empleos generados. Durante 2005, el Puerto de Motril generó el 2% del PIB y el 1,7% de los empleos de la Provincia de Granada.

En el ámbito comarcal, Motril, Almuñécar y Salobreña, el Puerto genera el 17% del empleo.

A partir de la puesta en servicio de la Dársena y de la ZAL de las Azucenas, del Polígono Empresarial y del Centro de Mercancías, tanto el tráfico como el impacto económico del Puerto de Motril en la comarca se incrementarán notablemente.

En el cuadro que se acompaña se indican los principales resultados del estudio de impacto económico en 2005.

<i>(Millones €)</i>	<i>Valor Añadido Bruto</i>		
Actividad	Andalucía (entorno Motril)	Resto territorio	Total territorio nacional
Industria Portuaria	22,2	19,2	41,4
Industria dependiente	200,2	338,9	539,1
Pesca	7,8	4,4	12,2
<i>Inversión</i>			
Infraestructura puerto	26,3	12,0	38,3
TOTAL	265,5	374,5	631,0

<i>(nº de puestos trabajo equivalentes)</i>	<i>Empleo</i>		
Actividad	Andalucía (entorno Motril)	Resto territorio	Total territorio nacional
Industria Portuaria	635	417	1.052
Industria dependiente	4.302	5.218	9.520
Pesca	283	105	388
<i>Inversión</i>			
Infraestructura puerto	172	58	228
TOTAL	5.392	5.796	11.188

2. ANÁLISIS DEL ENTORNO

2. ANALISIS DEL ENTORNO

2.1. ANÁLISIS NORMATIVO

En este apartado se recogen los principales aspectos normativos portuarios, tanto en el ámbito nacional como en el de la Unión Europea.

En el ámbito nacional, se desarrollan los elementos básicos de la vigente Ley de Puertos, Ley de Costas y se describe el Plan Especial, instrumento de ordenación urbanística.

En relación con la colaboración público privada, además de las normativas recogidas en las leyes de acompañamiento sobre el denominado “método alemán” o abono diferido de obras, existe la Ley 13/03, de 23 de mayo, Reguladora del Contrato de Concesión de Obras Públicas, a la que estarán sometidas las concesiones de infraestructuras que utilicen tanto las Administraciones Públicas, como los Organismos y Entidades Públicas dependientes de aquellas, como es el caso de los puertos.

En el ámbito de la Unión Europea, se indica la incidencia de las directivas y documentos orientativos, Libros Verdes y Blancos, referidos a los puertos comerciales y al cabotaje europeo o Short Sea Shipping.

Ley de Puertos

La vigente normativa portuaria específica es la Ley 27/1992 de 24 de Noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que ha sufrido diversas modificaciones, primero por la Ley 62/1997 de 26 de diciembre y, posteriormente por la Ley 48/2003 de 26 de noviembre, de régimen jurídico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

Además, está en tramitación un Anteproyecto de Ley de nueva modificación de las Leyes anteriores..

De conformidad con la Constitución Española (artículo 149.1.20), los puertos de interés general son de competencia exclusiva del Estado.

La normativa define los puertos de interés general y entre ellos se encuentra el Puerto de Motril. Su gestión está encomendada a la Autoridad Portuaria de Motril, creada por Real Decreto 940/2005 de 1 de agosto.

La Ley, en su artículo 10.2, dispone que *“Las Comunidades Autónomas designarán a los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias, en los términos establecidos en esta Ley, y ejercerán las funciones que les atribuye la misma y el resto del ordenamiento jurídico”*.

Las competencias de la Administración del Estado (artículo 11) serán ejercidas por el Ministerio de Fomento a través del Ente Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias.

Al Ente Puertos del Estado le corresponden, entre otras, las siguientes competencias básicas:

- La ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación y el control del conjunto portuario de titularidad estatal.
- La coordinación general con los diferentes órganos de la Administración General del Estado, que tienen también competencias en los puertos.

Las Autoridades Portuarias, y en este caso la de Motril, según el artículo 36 de la Ley, tienen las siguientes competencias:

- a) La prestación de los servicios portuarios generales y la autorización y control de los servicios portuarios básicos para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otras autoridades.*
- b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.*
- c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, con sujeción a lo establecido en esta Ley*
- d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que le sea adscrito*
- e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados*
- f) El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.*
- g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.*

El ámbito territorial de las competencias de la Autoridad Portuaria de Motril es el comprendido en la Zona de Servicios del Puerto.

El Consejo de Administración es el órgano de Gobierno de la A.P. de Motril, y está compuesto por los 24 miembros siguientes:

- ❑ Presidente, designado por la Junta de Andalucía.
- ❑ Director, nombrado por el Consejo de Administración.
- ❑ Capitán Marítimo.
- ❑ 4 Representantes de la Administración General del Estado.
- ❑ 9 Representantes de la Junta de Andalucía.
- ❑ 3 Representantes del Ayuntamiento de Motril.
- ❑ 1 Representante de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Motril.
- ❑ 1 Representante de las Organizaciones Empresariales.
- ❑ 1 Representante de los sectores económicos del ámbito portuario.
- ❑ 2 Representantes de las Organizaciones Sindicales.

Ley de Costas

La **Ley 22/1988**, de 28 de julio, **de Costas**, que deroga a la ley de Costas de 26 de abril de 1969, regula la determinación, protección, utilización y policía del dominio público marítimo-terrestre y especialmente de la ribera del mar. Su desarrollo se encuentra en el Reglamento Ley de costas, aprobado en Real Decreto 1471/1989 de 1 de Diciembre de 1.989

Justificación de la Ley

En su exposición de motivos se justifica la ley en la progresiva destrucción y privatización del litoral, que amenaza extenderse a toda su longitud, y la necesidad de establecer una solución clara e inequívoca, acorde con la naturaleza de estos bienes, y que, con una perspectiva de futuro, tenga como objetivos la defensa de su equilibrio y su progreso físico, la protección y conservación de sus valores y virtualidades naturales y culturales, el aprovechamiento racional de sus recursos, la garantía de su uso y disfrute abierto a todos, con excepciones plenamente justificadas por el interés colectivo y estrictamente limitadas en el tiempo y en el espacio, y con la adopción de las adecuadas medidas de restauración.

Objeto de la Ley

La Ley, según su artículo 1 tiene por objeto la determinación, protección, utilización y policía del dominio público marítimo-terrestre y especialmente de la ribera del mar.

La actuación administrativa sobre el dominio público marítimo-terrestre perseguirá los siguientes fines:

- Determinar el dominio público marítimo-terrestre y asegurar su integridad y adecuada conservación, adoptando, en su caso, las medidas de protección y restauración necesarias.
- Garantizar el uso público del mar, de su ribera y del resto del dominio público marítimo-terrestre, sin más excepciones que las derivadas de razones de interés público debidamente justificadas.
- Regular la utilización racional de estos bienes en términos acordes con su naturaleza, sus fines y con el respeto al paisaje, al medio ambiente y al patrimonio histórico.
- Conseguir y mantener un adecuado nivel de calidad de las aguas y de la ribera del mar.

Plan Especial

Artículo 18. Consideración urbanística de los Puertos

1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial que formulará la Autoridad Portuaria Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo

El Plan Especial está pendiente de redacción, pero sí está aprobado el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios por Orden del Ministerio de Fomento de 18 de junio de 1999

Unión Europea

- Puertos Comerciales

En el aspecto de puertos comerciales, la Unión Europea publicó en 1997 un Libro Verde sobre los Puertos y las Infraestructuras Marítimas en el que se abordan:

- Aspectos económicos
- Política común de transporte
- Financiación y tarificación de los Puertos y las Infraestructuras Marítimas

- Organización y acceso al mercado de los servicios portuarios

La Comisión de la UE presentó dos directivas sobre la liberalización de los servicios portuarios y la desregularización de los trabajos de estiba, que fueron rechazadas por el Parlamento Europeo

Short Sea Shipping

En relación con el Short Sea Shipping (Cabotaje Europeo), la UE ha publicado una serie de documentos, como la *“Resolución del Consejo de 1 de marzo de 1996 sobre el transporte marítimo de corta distancia”* o las Conclusiones del Consejo 18/06/997 sobre el transporte marítimo de corta distancia, dando como resultado la comunicación de 29/06/1999 *“Desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa. Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible”*, en la que se propone:

- Fomentar la sostenibilidad general del transporte, haciendo hincapié en el transporte marítimo de corta distancia como alternativa segura y favorable para el medio ambiente ante la congestión del tráfico por carretera
- Reforzar la cohesión de la Comunidad, facilitar las comunicaciones entre los Estados miembros y entre las regiones europeas y revitalizar las regiones periféricas
- Incrementar la eficiencia del transporte para responder a la demanda actual y futura generada por el crecimiento económico. Con este fin, el transporte marítimo de corta distancia se convertiría en parte integrante de la cadena logística de transporte y en un auténtico servicio puerta a puerta

Las propuestas de esta comunicación son reiteradas en la resolución del consejo de 14 de febrero de 2000 sobre el fomento del transporte marítimo de corta distancia, donde se insiste en la conveniencia de intensificar los trabajos para la promoción del transporte marítimo de corta distancia.

En el Libro Blanco de la Unión Europea *“La política europea del transporte en el horizonte del año 2000. La hora de la verdad”*, y bajo el lema de *“Desarrollar las autopistas del mar”*, incide en el apoyo al cabotaje europeo a través del programa de promoción de la intermodalidad denominado *“Marco Polo”*.

En Italia se ha instituido el Ecobono, como una subvención a los transportistas que utilicen el SSS, subvención que recientemente ha sido implantada en el País Vasco para impulsar la línea de SSS operativa entre Bilbao y el puerto de Zeebrudge.

2.2. RELACIÓN PUERTO CIUDAD

La relación del puerto con su entorno es uno de los elementos limitativos del futuro desarrollo portuario. En el entorno terrestre, la limitación procede de la compleja relación Puerto – Ciudad, y en el aspecto marítimo, el grado de libertad puede quedar atemperado por aspectos medioambientales costeros que, en su caso, será necesario concretar.

Desde el punto de vista general estratégico las relaciones entre la ciudad y el puerto deben cuidarse, para evitar los enfrentamientos entre el sistema portuario-industrial y el sistema socioeconómico urbano, en los que es normal, a escala mundial, que salga siempre debilitado el puerto u obligado a emprender inversiones de ampliación por cesión de partes a veces en perfecto estado de explotación.

Los conflictos suelen ceñirse a los extremos:

- Competencia por la ocupación de la fachada marítima y el tráfico a lo largo de ella con aspectos físicos e institucionales
- Problemas medioambientales en los que siempre aparece como acusado el Puerto como contaminante (polvo, ruido, tráfico) y nunca la ciudad (contaminación urbanística del terreno portuario).

En las costas arenosas y llanas, los asentamiento humanos en la antigüedad eran de dos tipos, los que elegían la cercanía del mar y tenían que fortificarse para sobrevivir, y los que, como es el caso de Motril, se asentaban alejados de la costa, con menor riesgo de ataques pero con el inconveniente de tener que utilizar el transporte terrestre para el intercambio de mercancías y el suministro de la pesca.

La relación con el mar en el caso de las ciudades interiores se resolvía con los denominados Varaderos, como en Motril, o Graos, como en Castellón o Valencia, con instalaciones someras situadas en la costa, enlazadas por caminos con la villa matriz.

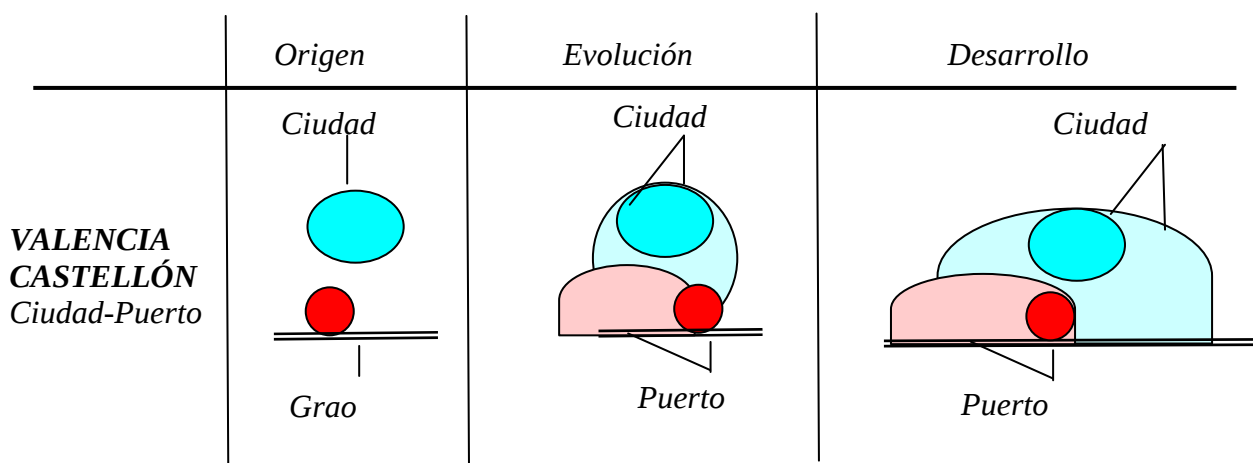
En el Varadero, la relación con los buques fondeados en zonas con suficiente calado se realizaba con barcas que varaban en la playa o atracaban en embarcaderos sin protección, que tenían que ser reconstruidos después de cada invierno.

La falta de puerto seguro limitó el desarrollo de Motril. El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Julio Moreno redactó en 1905 el primer proyecto del puerto que, con modificaciones, sirvió de base para la realización de las obras que,

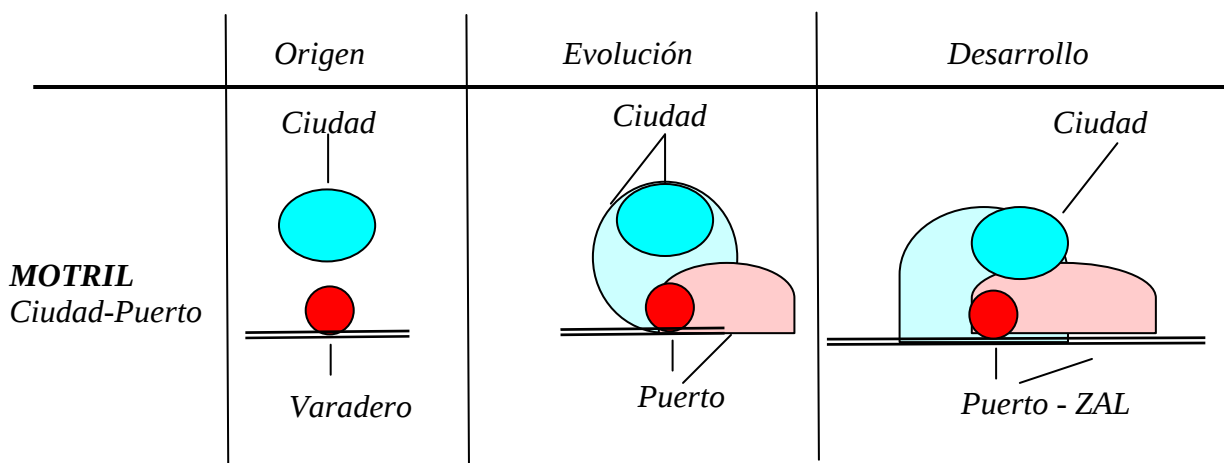
con grandes retrasos y dificultades, se prolongaron hasta 1944, mientras la actividad portuaria del antiguo Varadero proseguía cada vez mejor protegida.

El núcleo urbano de Motril está situado a 3 km. del puerto y de la costa. La única interferencia física puerto-ciudad la constituyen los barrios periféricos de Varadero y Santa Adela, que tuvieron como origen y desarrollo la respuesta a la actividad portuaria del Varadero, primero, y del Puerto después. Los barrios se desarrollan en una trama lineal con escasa densidad.

En el esquema que se acompaña se indica para las ciudades-puerto de Castellón y Valencia como ha sido el desarrollo armónico del conjunto. La ciudad ha alcanzado la costa y se ha desarrollado hacia el Norte, y el Puerto y los polígonos industriales y logísticos se han desarrollado por la costa hacia el Sur



Análogo desarrollo está previsto para Motril, tanto en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios aprobado en 1999 como en el Plan de Ordenación Urbana de Motril, aprobado en el año 2003, en ambos, el desarrollo portuario es hacia Levante.



El Puerto ha construido el Muelle de las Azucenas y ha urbanizado una Zona de Actividades Logísticas de 45 Ha.; por su parte, el PGOU de Motril ha previsto, colindante con la ZAL portuaria, un Parque Empresarial de 55 Ha. y en su interior, para reforzar las posibilidades de expansión del Puerto, la creación de un Centro de Transporte de Mercancías con 16 Ha. de extensión, ambos promocionados por la Empresa Pública de Suelo de Andalucía (EPSA).

El PGOU para compatibilizar los Sectores Productivos con el Planeamiento y en relación con el futuro del Puerto indica

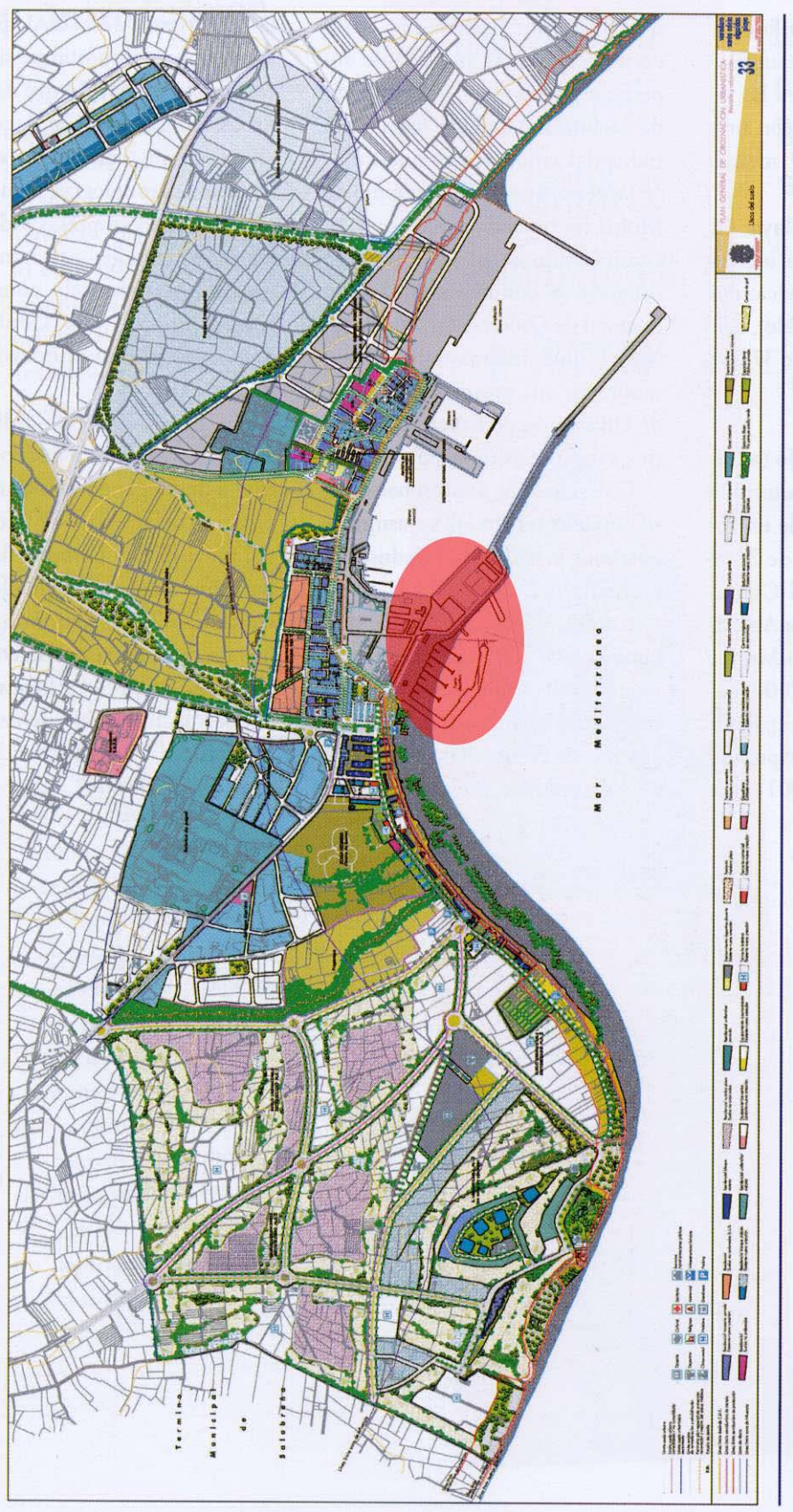
La instalación portuaria, recientemente ampliada y en periodo de urbanización de su área de actividades logísticas, tiene actualmente reserva de suelo suficiente para cubrir su demanda en al menos los próximos diez años. No obstante si por necesidad así se requiriera, ni las condiciones físicas ni el modelo territorial impedirían la ampliación, por existir suelo disponible dentro del bloque sectorial.

Actualmente el Puerto, atendiendo a su situación, se define como una pieza separada físicamente de Motril, pero para el núcleo urbano anexo funciona como un frente de agua natural. La vinculación del Puerto a la ciudad principal y a los núcleos anexos pasa por la mejora de su relación tanto funcional como física. La realización de un proyecto conjunto de intervención en los límites y de mejora de las comunicaciones, con respeto a las necesidades de las dos estructuras, facilitarán la vinculación y el entendimiento territorial.

Además, el PGOU hace la previsión del posible futuro enlace ferroviario de Motril y su acceso al puerto.

El PGOU prevé la implantación de un puerto deportivo a Poniente y colindante con el puerto, tal como puede observarse en el esquema del Plan General que se acompaña.

Los Planeamientos coincidentes del Puerto y la ciudad deben servir de base para que las relaciones institucionales y prácticas conduzcan a un desarrollo armónico conjunto.



2.3. ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO DE MOTRIL

2.3.1.- Accesibilidad ferroviaria.

Hoy por hoy Motril y su Puerto carecen de accesibilidad ferroviaria, no existiendo a corto ni a medio plazo previsiones de ello en la planificación estatal de transportes reflejada en el PEIT.

La Autoridad Portuaria de Motril se encuentra asociada a FERRMED (asociación creada para la promoción del Gran Eje ferroviario de mercancías Escandinavia-Rin-Ródano-Mediterráneo Occidental), aunque con pocas esperanzas de que llegue el ferrocarril a Motril.

El Plan General de Ordenación Urbana de Motril ha reservado un corredor para el posible cruce del ferrocarril por el municipio y para su acceso al Puerto.

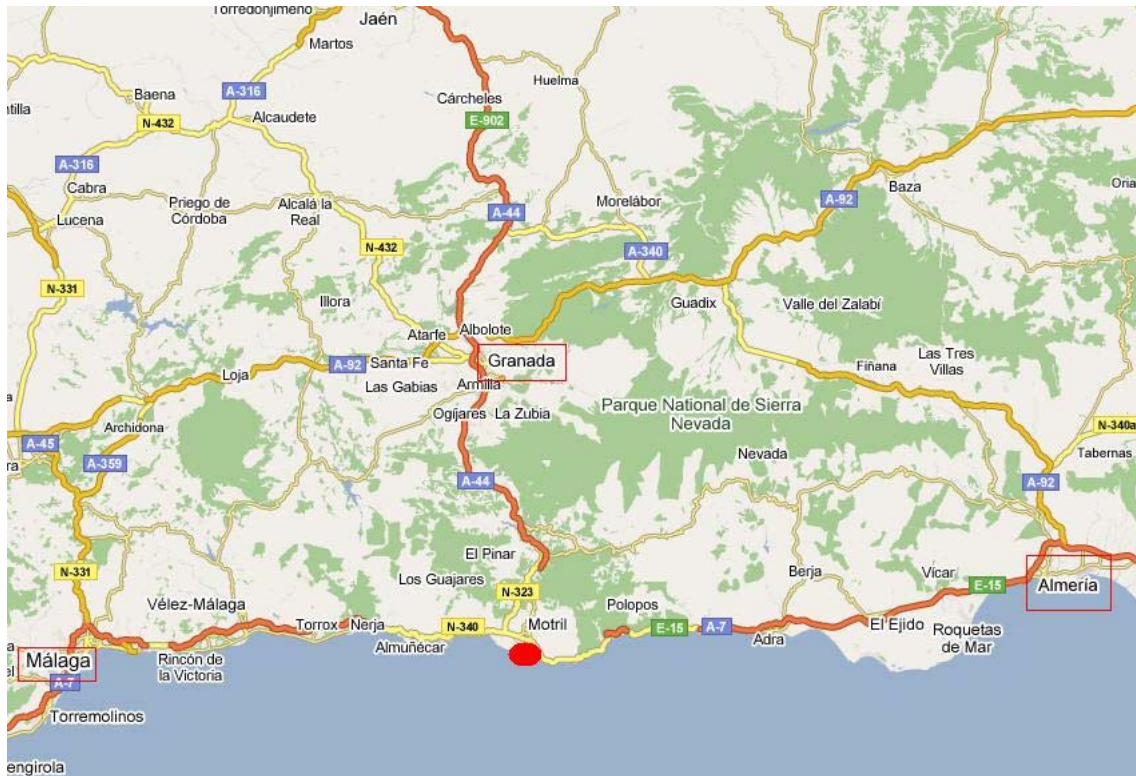
La Junta de Andalucía acaba de licitar el estudio de viabilidad del eje ferroviario Granada- Motril con un importe de 400 mil €.

2.3.2.- Accesibilidad por carretera.

2.3.2.1.- Situación actual

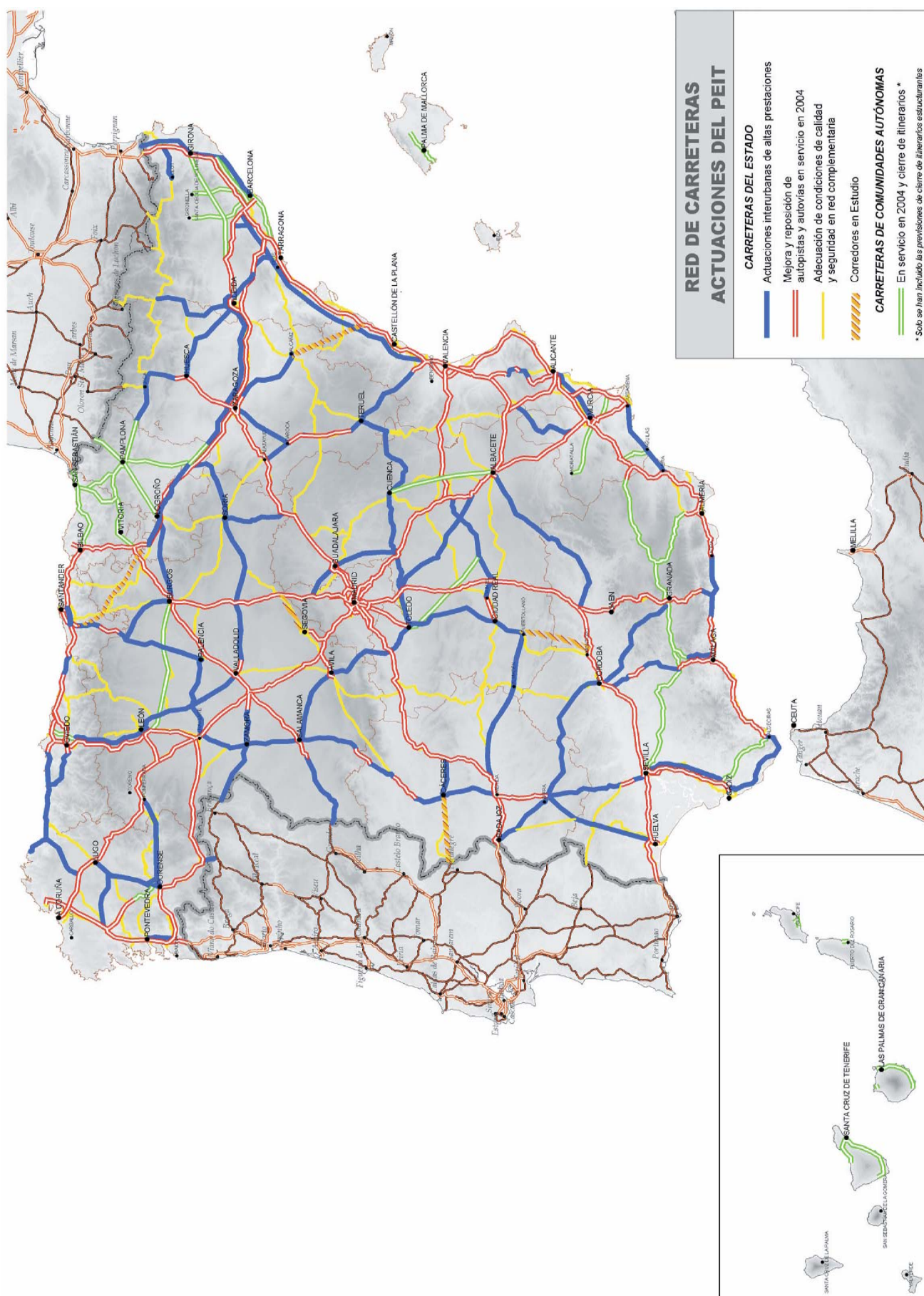
La accesibilidad por carretera actualmente está resuelta en condiciones precarias en sentido Oeste- Este a través de la carretera nacional N-340, itinerario europeo Este-Oeste E-15, formalizándose en un tramo de la Autovía del Mediterráneo (A-7) desde Málaga hasta Nerja, para tomar la forma de carretera convencional desde Nerja a Motril y de Motril a Castell de Ferro (N-340) y continuar, aunque con diferentes tramos inconclusos, en forma de autovía, hasta Almería.

En sentido Norte-Sur, la accesibilidad a Motril se resuelve desde Granada a través de la Autovía de Sierra Nevada (A-44), itinerario europeo E-902, hasta su enlace con Motril e incluye un subtramo de autovía, que conecta este enlace con el Puerto.



2.3.2.2.- Situación futura a corto plazo

En el PEIT ya se contempla la resolución de los problemas de accesibilidad que tiene Motril y su puerto, encontrándose en la actualidad en ejecución las conexiones viarias desde Málaga, mientras que las conexiones con Almería se hallan más retrasadas.



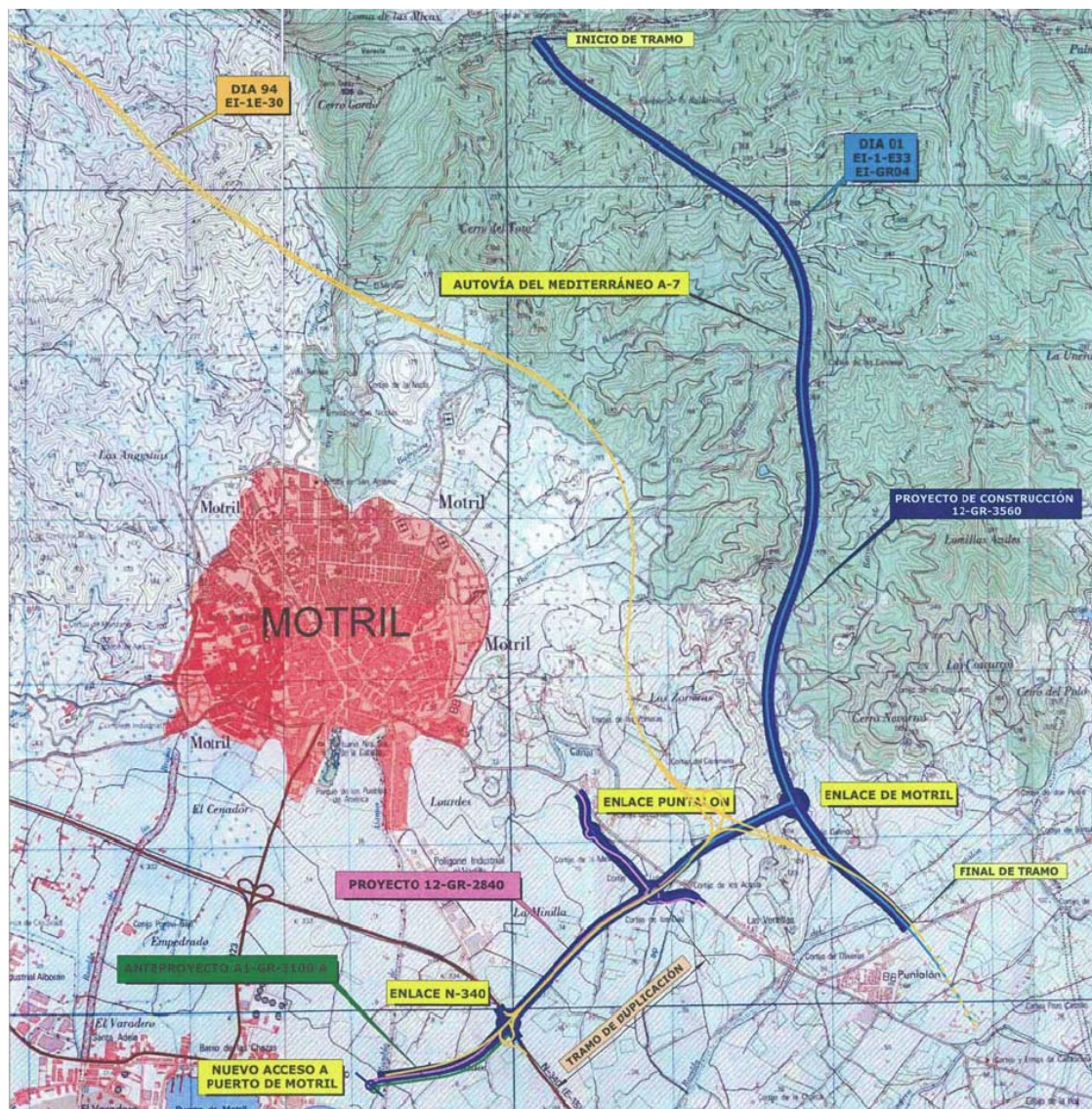
Los tramos que actualmente, Junio de 2009 se encuentran en ejecución por la demarcación de carreteras de la provincia de Granada son los siguientes:

Nuevas vías de gran capacidad en ejecución en la provincia de Granada

Ministerio de Fomento. Junio 2009

Nuevas vías de gran capacidad en ejecución en la provincia de Granada					
Carretera	Tramo	Presupuesto (M€)	Longitud (Km)	Comunidad Autónoma	Provincia
A-7 Autovía del Mediterráneo	Almuñécar (Taramay) - Salobreña (Lobres)	89,52	7,8	Andalucía	Granada
A-7 Autovía del Mediterráneo	Motril (El Puntalón) - Carchuna	48,58	6,1	Andalucía	Granada
A-7 Autovía del Mediterráneo	Almuñécar (La Herradura) - Almuñécar (Taramay)	188,37	9,1	Andalucía	Granada
A-7 Autovía del Mediterráneo	Castillo de Baños (Polopos)–Albuñol	140,26	14,9	Andalucía	Granada
Entorno Urbano Granada	Albolote - Santa Fe	72,5	6	Andalucía	Granada
A-7 Autovía del Mediterráneo	Lobres - Guadalfeo (Enlace N-323)	23,7	2,3	Andalucía	Granada
A-7 Autovía del Mediterráneo	La Gorgoracha - Motril (El Puntalón)	51,38	6,1	Andalucía	Granada
Entorno Urbano Granada	Pinos Puente - Atarfe	103,4	9,7	Andalucía	Granada
A-7 Autovía del Mediterráneo	Carchuna - Castell de Ferro	69,9	10,2	Andalucía	Granada
Entorno Urbano Granada	Calicasas - Albolote	38,35	4	Andalucía	Granada

En azul se reflejan los tramos de la Autovía del Mediterráneo que contribuyen a la accesibilidad viaria a Motril.



La reciente puesta en servicio del eje Motril-Madrid será determinante para el desarrollo futuro del Puerto y el panorama de accesibilidad al Puerto de Motril cambiará radicalmente.

La duplicación del acceso al puerto con dos carriles en cada sentido ha sido recientemente aprobada.

El enlace del puerto con su entorno a través de autovía evitará interferencias con tráfico urbano.

La conexión con Málaga se pondrá en servicio en 2010 y con Almería, la más compleja, en 2011.

2.4. CLIENTES

2.4.1. Mercancías. Evolución histórica y situación actual

El tráfico en el Puerto de Motril ha experimentado en los últimos años un fuerte crecimiento, de un tráfico total de 1.392 m. T. en 1997 a 2.753 m. T. en 2.007, lo que supone para este período multiplicar por 1,9 el tráfico, con un incremento acumulativo anual medio del 6,4%.

Al cierre del año 2.008 se alcanzaron las 2.390 m. T., con lo que el decremento frente a 2.007 fue del 15%.

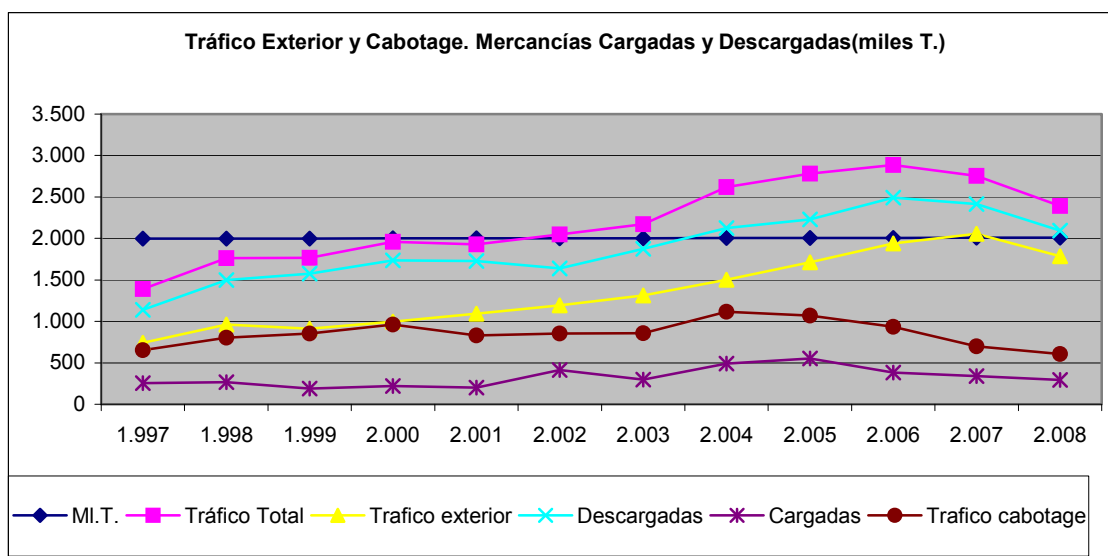
En cuanto al reparto entre tráfico exterior y el de cabotaje, fue de un 75% del primero frente a un 25% del segundo en 2008, apreciándose en los últimos años un aumento en la proporción del tráfico exterior.

La relación entre mercancía descargada y cargada es de 9 a 1 y se mantiene y constante en este período de tiempo.

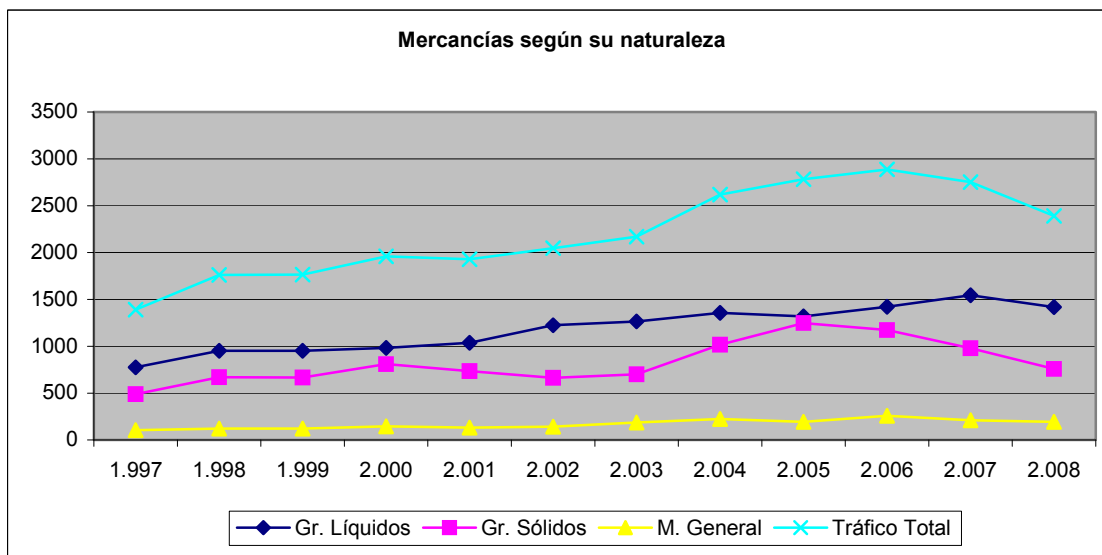
La evolución de las proporciones de los distintos tipos de tráficos de mercancías, Graneles Líquidos, Graneles Sólidos y Mercancía General, se puede observar en el gráfico adjunto.

La importancia relativa para los distintos tipos de tráfico se mantiene prácticamente constante en este periodo de tiempo, siendo su reparto para el año 2008 del 59% para los Graneles Líquidos, el 33 % para los Graneles Sólidos y el 8 % para la Mercancía General

Evolución Histórica del Tráfico del Puerto de Motril



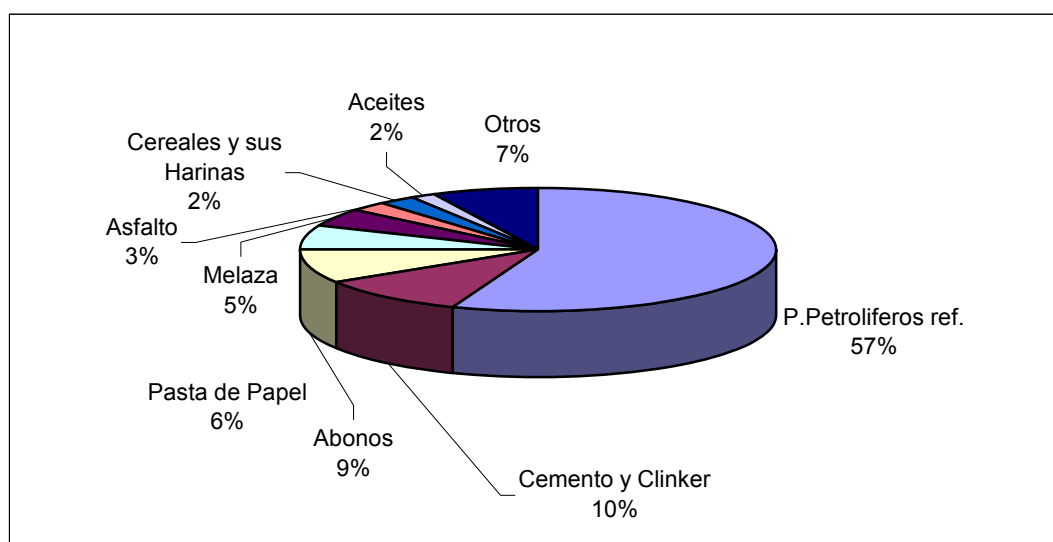
MI.T.	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008
Tráfico Total	1.392	1.763	1.765	1.958	1.927	2.049	2.170	2.618	2.782	2.887	2.753	2.390
Trafico exterior	741	961	912	995	1.095	1.194	1.313	1.503	1.711	1.940	2.056	1.785
Descargadas	1.138	1.497	1.577	1.736	1.726	1.637	1.874	2.126	2.228	2.492	2.413	2.095
Cargadas	254	266	188	222	201	412	296	491	554	384	340	295
Trafico cabotage	651	802	853	963	832	855	857	1.115	1.071	934	698	605



MI.T.	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008
Gr. Líquidos	777	953	954	983	1.039	1.225	1.267	1.356	1.320	1.422	1.543	1.420
Gr. Sólidos	490	670	667	810	734	663	699	1.016	1.247	1.172	978	757
M. General	105	121	122	146	132	144	187	226	195	259	212	194
Pesca	3	2	3	3	3	3	3	2	3	4	3	3
Tráfico Total	1.392	1.763	1.765	1.958	1.927	2.049	2.170	2.618	2.782	2.887	2.753	2.390

En la siguiente tabla se muestran las principales mercancías movidas por el Puerto de Motril en 2.008

Principales Productos (2.008 ml T.)	
P.Petrolíferos ref.	1.278
Cemento y Clinker	222
Abonos	193
Pasta de Papel	140
Melaza	104
Asfalto	57
Cereales y sus Harinas	53
Aceites y grasas	33
Otros	160

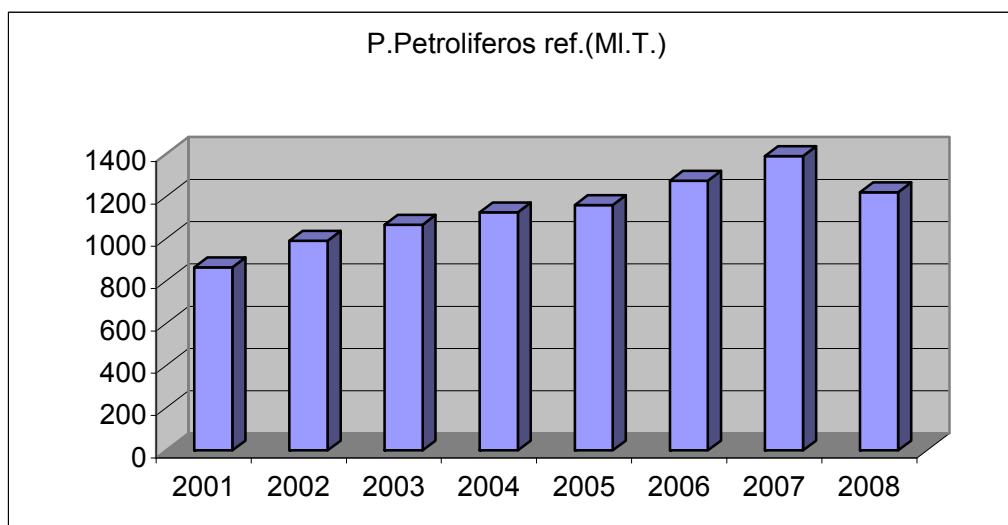


A continuación se analizan las principales mercancías del Puerto de Motril en el año 2008 y su evolución en los últimos años.

Productos Petrolíferos Refinados

Gasoil y gasolinas son los productos petrolíferos refinados que se descargan en el puerto de Motril. Constituye el principal tráfico del puerto, con un 56% sobre el total del mismo.

La evolución de este tráfico en los últimos años ha sido creciente, pasando de las 865 mil T. en 2.001 a 1.392 en 2007, con un incremento interanual medio para este periodo del 8,25%. En 2008 se descargaron 1.278 T. lo que supone un descenso del 9% respecto al año anterior.

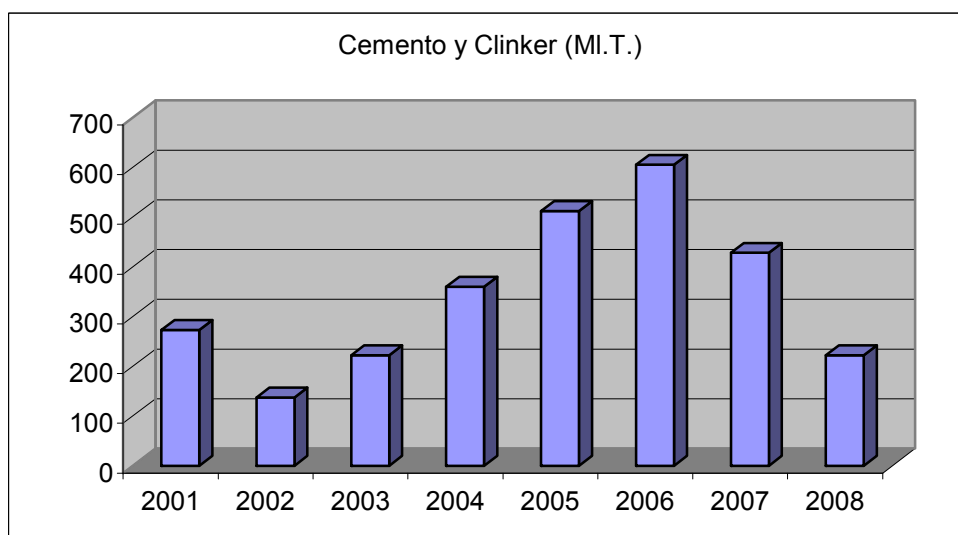


Ml. T.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
P.Petroliferos ref.	865	991	1066	1125	1160	1275	1392	1278
incremento (%)		15%	8%	6%	3%	10%	9%	-9%

Cemento y Clinker

Este tráfico ligado al sector de la construcción ha experimentado un extraordinario crecimiento entre los años 2002 y 2006 pasando de 137 mil T. a 605 mil.

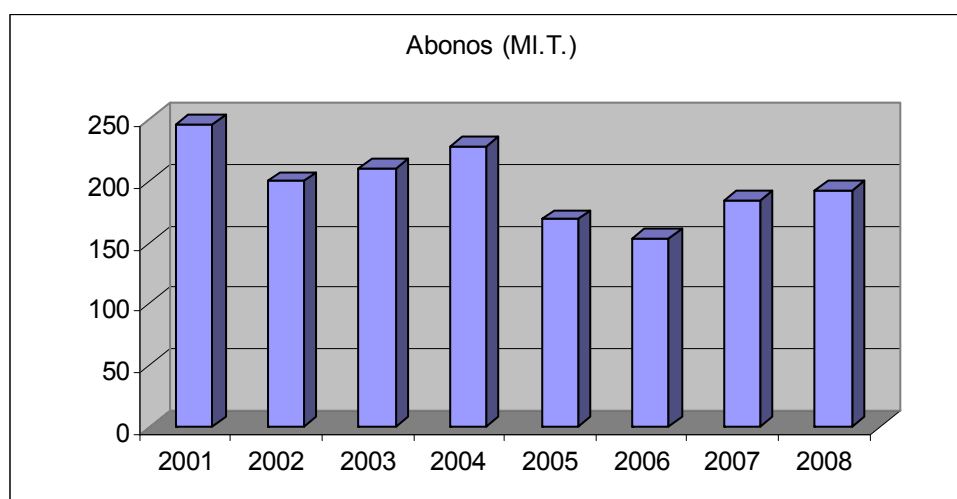
A partir de 2.007 y coincidiendo con la crisis inmobiliaria este tráfico ha descendido hasta las 222 mil T. en 2.008. Las previsiones son que siga cayendo en 2.009 hasta las 133 mil T., y comenzar su recuperación a partir de 2.010.



Ml. T.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Cemento y Clinker	273	137	222	360	512	605	428	222
incremento (%)		-50%	62%	62%	42%	18%	-29%	-48%

Abonos

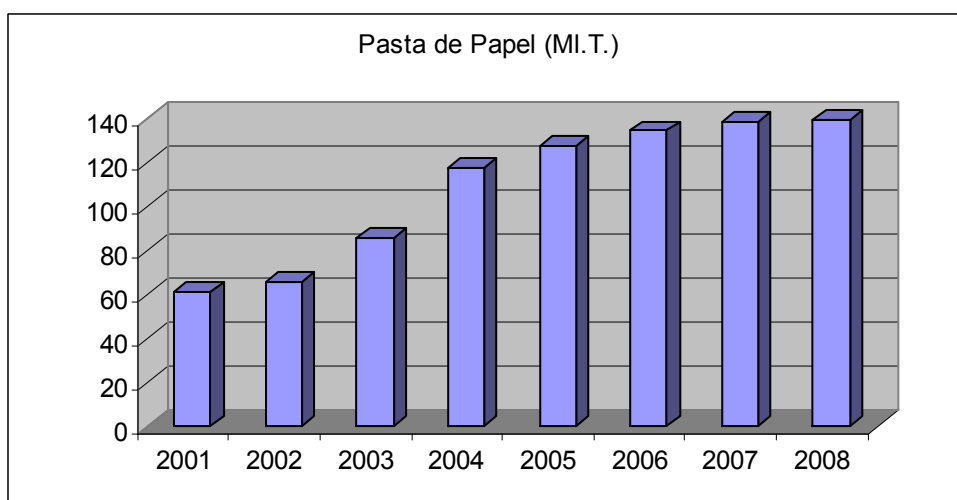
La evolución de este tráfico, ligado al sector agrario, ha sido fluctuante en estos últimos años, dependiendo de la mayor o menor producción agraria marcada por la climatología.



Ml. T.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Abonos	247	200	211	229	169	153	185	193
incremento (%)		-19%	5%	9%	-26%	-9%	21%	4%

Pasta de Papel

Principal mercancía general que se descarga en el puerto con destino a la factoría de TorrasPapel Motril. Este tráfico se ha multiplicado en estos años 2,3 veces, pasando de las 61 mil T. de 2.001 a las 140 mil de 2.008, lo que supone un incremento interanual medio para este periodo del 13%.

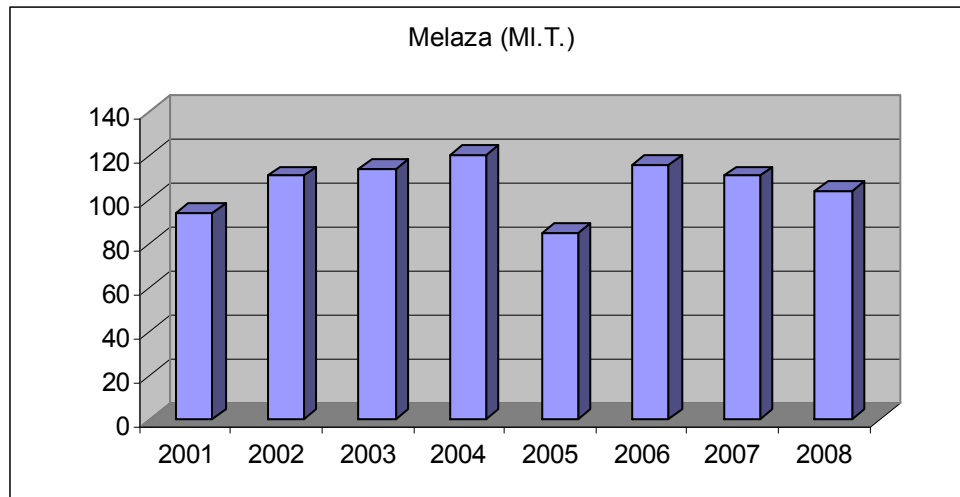


MI. T.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Pasta de Papel	61	66	86	118	128	135	139	140
incremento (%)		8%	30%	37%	8%	5%	3%	1%

Melaza

La importación de este granel líquido está unida a la desaparición del cultivo de caña de azúcar en la provincia de Granada, por lo que las empresas que utilizaban esta materia prima se han visto obligadas a importarla.

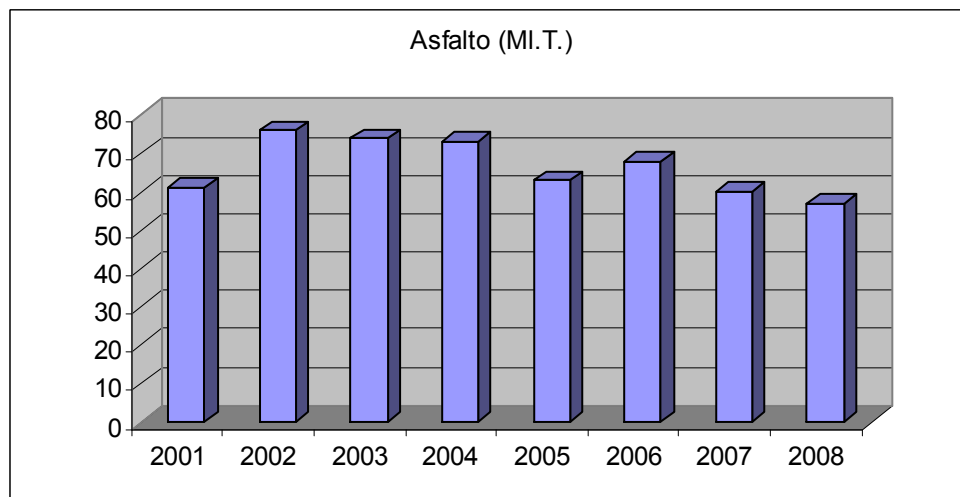
La evolución de este tráfico durante estos años ha sido fluctuante, estimándose que este tráfico vuelva a crecer hasta las 125 mil T. en 2009 y alcanzar las 175 mil T. en 2.013.



Ml. T.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Melaza	94	111	114	121	85	116	111	104
incremento (%)		18%	3%	6%	-30%	36%	-4%	-6%

Asfalto

La evolución de las descargas de esta mercancía ha sido más o menos constante, con un pico en 2.002 de 76 mil T., para ir paulatinamente descendiendo hasta descargarse en 2008 valores similares a los de 2.001.

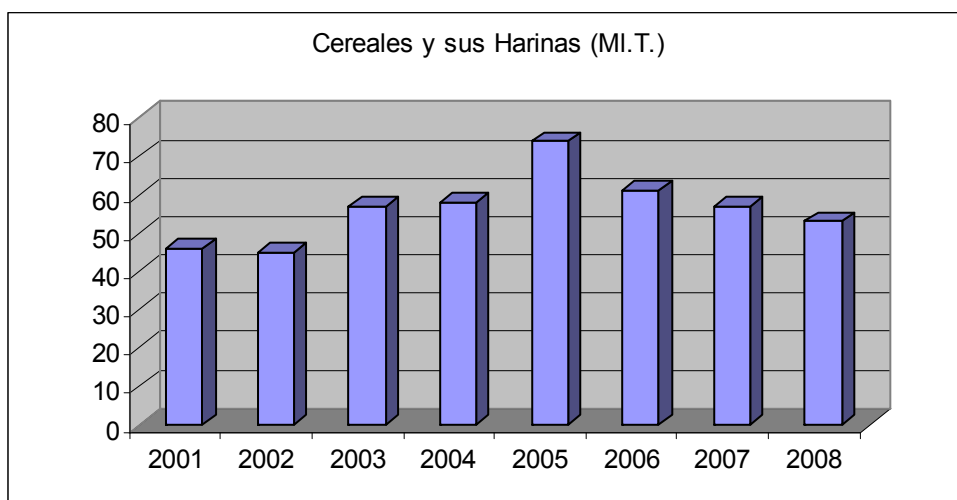


Ml. T.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Asfalto	61	76	74	73	63	68	60	57
incremento (%)		25%	-3%	-1%	-14%	8%	-12%	-5%

Cereales y sus Harinas

Mercancía demandada por la industria agrícola y ganadera, en la que el transporte marítimo va ganando participación a otros modos de transporte.

Las descargas que se realizan son fundamentalmente de trigo, alcanzando un máximo en el año 2.005 de 74 mil T. para descender hasta las 53 mil de 2.008. Se prevé que este tráfico continúe descendiendo hasta las 43 mil T. en 2.009 para comenzar su recuperación en 2.010.



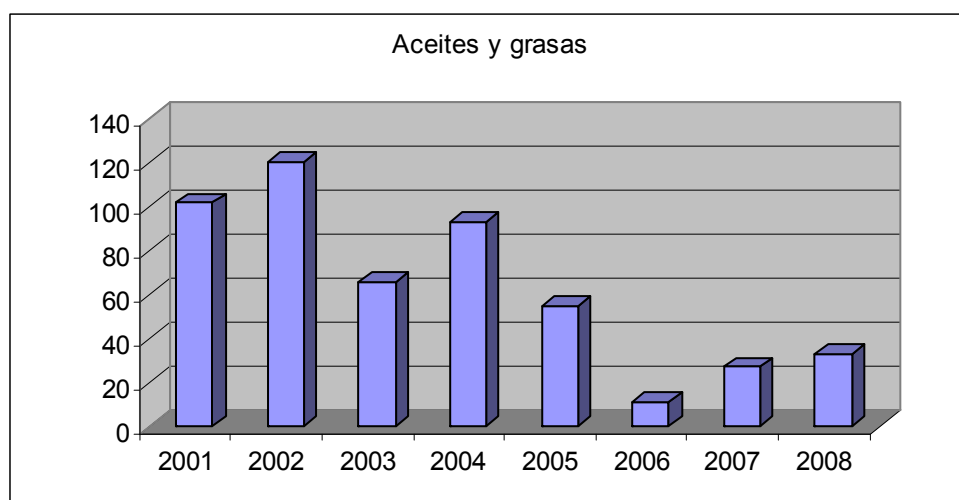
MI. T.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Cereales y sus Harinas	46	45	57	58	74	61	57	53
incremento (%)		-2%	27%	2%	28%	-18%	-7%	-7%

Aceites y grasas

Estos tráficos están compuestos fundamentalmente por la exportación de aceite de oliva y, en menor medida, por la importación de aceites de girasol.

Este tráfico ha ido descendiendo desde las 212 mil T. de 2.002 hasta las 11 mil de 2.006, para iniciar una recuperación en 2.007, que parece confirmarse al cierre de 2.008 de con 33 mil T.

Las previsiones para este tráfico son al alza, duplicándose en 2.009 y llegando a las 122 mil T. en 2.013



MI. T.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Aceites y grasas	102	121	66	93	55	11	27	33
incremento (%)		19%	-45%	41%	-41%	-80%	145%	22%

Pasajeros

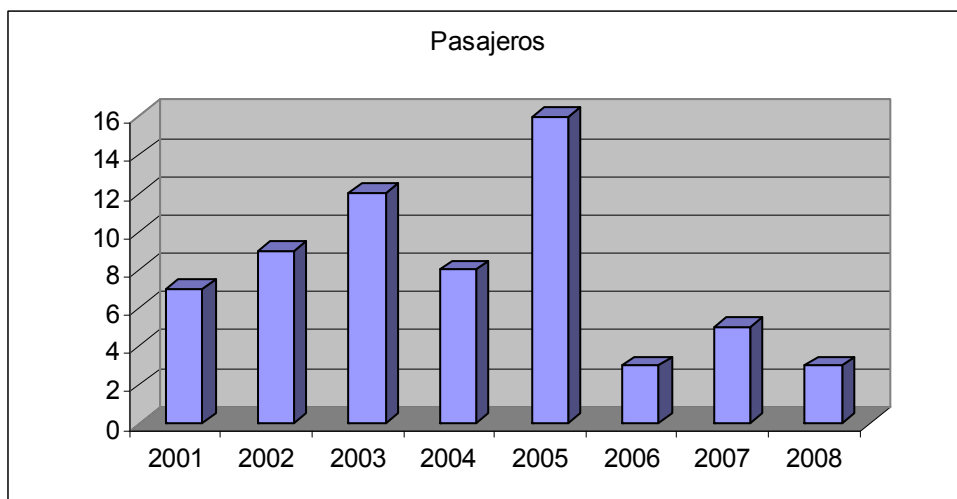
El tráfico de pasajeros en el puerto de Motril, compuesto exclusivamente por pasaje de cruceros, ha tenido dos picos en 2.003 y 2.005 de 9 y 16 mil pasajeros, volviendo en 2.008 a valores más normales de este puerto, sobre los 3.00 pasajeros.

Se prevén incrementos moderados de este tráfico con unas previsiones para 2.013 de alcanzar los 8.000 pasajeros.

Se trata de un tráfico a potenciar, dada la excepcional oferta que la provincia de Granada ofrece a nivel turístico.

El puerto de Motril es socio de Medcruise, asociación de los puertos mediterráneos de cruceros, para la promoción de la industria crucerística en el mediterráneo

Sería interesante intentar establecer líneas regulares de pasajeros con el norte de Africa.



MI. T.	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Pasajeros	7	9	12	8	16	3	5	3
incremento (%)		29%	33%	-33%	100%	-81%	67%	-40%

Previsiones de Tráfico.

La crisis económica mundial ha tenido su reflejo en los tráficos del Puerto de Motril con descensos de un 15% en 2.008, y una previsión para 2.009 en esta misma línea del 12%.

Se estima que en 2010 se iniciará la recuperación de los tráficos, alcanzándose en 2.013 los niveles de tráfico de 2.007, continuando su crecimiento a partir de este año al ritmo estimado antes de la crisis.

En las tablas que se muestran a continuación, se presentan las previsiones de tráfico para el período 2009 - 2020.

Las previsiones son alcanzar los 3 millones de toneladas en 2.013 y llegar a los tres millones y medio en 2.020, con un incremento interanual medio del 4,4% para este periodo 2.009-2.020

La importancia relativa de los diferentes tráficos, Graneles Líquidos, Graneles Sólidos y mercancía General se mantienen constantes para este periodo de tiempo.

En cuanto a las previsiones para cada tipo de tráfico, se observa para el periodo 2009-2020 lo siguiente:

Graneles Líquidos

Se prevé un aumento importante en este tipo de tráficos, pudiéndose alcanzar un incremento del 45% entre 2.009 y 2.013 y del 68% entre 2009 y 2020, con un incremento interanual medio del 4,8%

Graneles Sólidos

Se prevén también aumentos en este tipo de tráficos, de un 37% entre 2.009 y 2.013 y de un 51% entre 2009 y 2020, con un incremento interanual medio del 3,8%.

Mercancía General

Este tipo de tráfico puede crecer un 23% en el periodo 2.009-2.013 y un 36% entre 2.009 y 2.020, con un incremento interanual medio del 2,8%.

Previsiones de Tráfico Puerto de Motril 2.009-2.020

	2.009	Δ%	2.010	Δ%	2.011	Δ%	2.012	Δ%	2.013	Δ%	2.020
Grl. Líquido	1.335	9	1.451	4	1.514	12	1.698	14	1.932	16	2.239
Grl. Sólido	610	9	667	4	693	9	758	10	835	11	923
M. General	191	3	197	6	209	5	220	7	235	11	260
Total	2.136	8	2.315	4	2.416	11	2.677	12	3.002	14	3.413

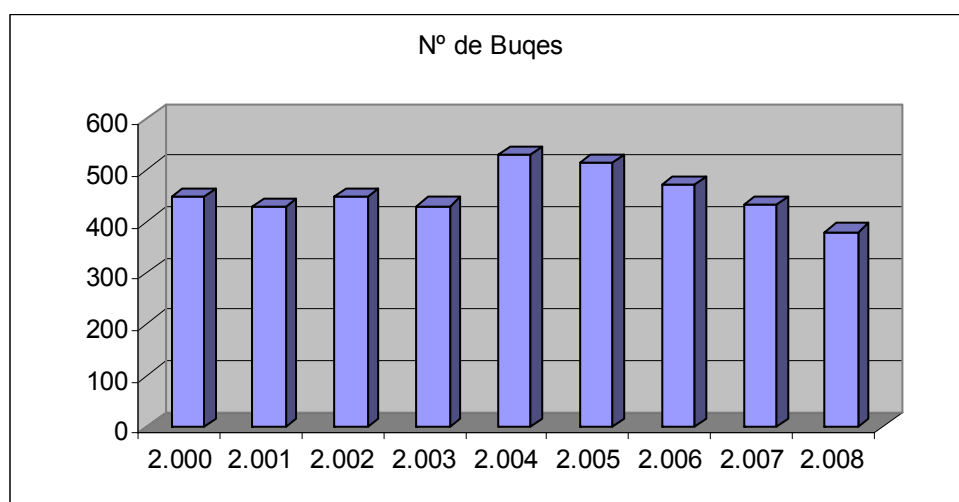
MI T.	2.009	Δ%	2.010	Δ%	2.011	Δ%	2.012	Δ%	2.013	Δ%	2.020	Δmedio%
P. Petrolíferos ref.	1099	6	1165	3	1205	13	1366	10	1502	13	1701	4,1
Cemento y Clinker	133	20	160	10	176	20	211	20	253	9	275	6,8
Abonos	135	10	149	2	152	10	167	10	184	17	215	4,3
Pasta de Papel	152	0	152	5	160	2	163	3	168	7	180	1,5
Melaza	125	12	140	1	142	2	145	20	174	4	181	3,4
Asfalto	34,2	6	36,3	10	39,9	10	43,9	20	52,7	4	54,6	4,3
Cereales y sus Harinas	42,8	7	45,8	2	46,7	2	47,6	2	48,6	33	64,5	3,8
Aceites y grasas	125	12	140	1	142	2	145	20	174	22	213	5,0

2.4.2. Modos Marítimos de Transporte

En el siguiente cuadro y gráfico se reflejan el número de buques que han utilizando el puerto de Motril, así como la capacidad de dichos buques. Se observa que con una tendencia de crecimientos de tráfico, el número de buques tiende a disminuir pero aumentado su tamaño medio.

Evolución del nº de Buques y su capacidad

	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008
Nº de Buques	447	429	448	430	528	514	471	431	380
G.T. (miles)	3.011	2.997	3.278	3.358	3.490	4.088	4.015	3.813	3.306
G.T. medio	6.736	6.986	7.317	7.809	6.610	7.953	8.524	8.847	8.700



Teniendo en cuenta el tipo de buques, la evolución en su número se muestra en la siguiente tabla

	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007
Tanques	136	139	148	142	174	160	130	117
Graneleros	88	65	71	66	96	109	131	83
Carga General	200	198	202	188	233	208	188	198
Ro-Ro	5	2	1	1	4	6	0	2
Cruceros	17	25	25	33	21	30	21	31
Otros	1	0	1	1	0	1	1	0
Total	447	429	448	431	528	514	471	431

El puerto de Motril no cuenta en la actualidad con líneas regulares.

En cuanto a la previsión del número de buques que se espera recalen en el puerto de Motril en los próximos años, es la siguiente

	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013
Nº Buques	380	361	388	426	490	539
G.T. (miles)	3.306	3.141	3.373	3.710	4.266	4.693

En los gráficos que se muestran a continuación, se observa que el tráfico está bastante concentrado, tanto en origen como en destino, en algunos países.

En cuanto a las descargas, se observa la importancia de Italia, Turquía, India, Venezuela y Bélgica, y en las cargas, Reino Unido, Países Bajos y China.

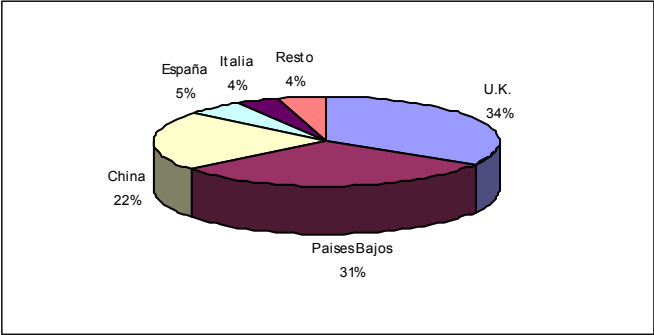
En total, el tráfico de origen y destino se distribuye, aproximadamente, de esta manera:

- 25% Puertos españoles
- 26% Italia, Turquía 8%, Reino Unido y Bélgica 5% cada uno, India, Venezuela y China 3% cada uno.
- 23% Resto del mundo

**Total Mercancías Cargadas y Descargadas por Países Origen-Destino
(en miles de toneladas, año 2.007)**

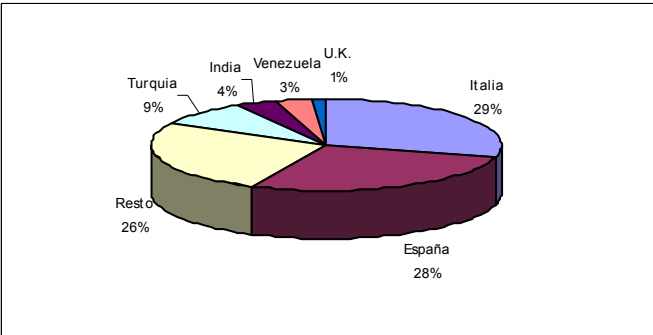
Cargadas

323 m.T.



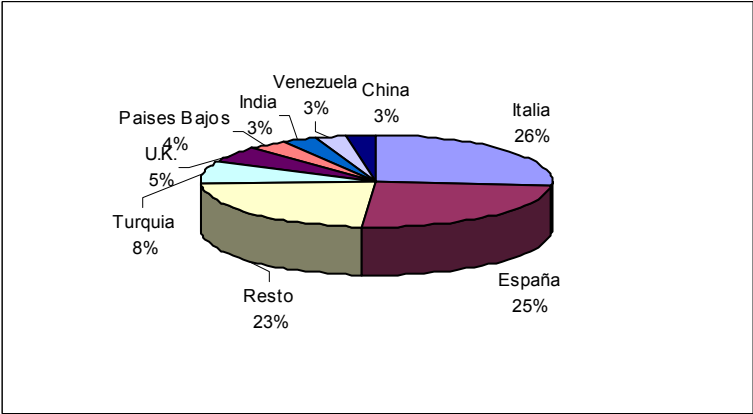
Descargadas

2.410 m.T.



Total

2.753 m. T.



2.4.3. Modos Terrestres de Transporte

La totalidad del tráfico de entrada y salida de puerto se realiza por carretera, como excepción el enlace de la factoría de CLH, situada fuera del Puerto, es por tubería.

El ferrocarril es fundamental para transportar grandes masas a grandes distancias y para extender la Zona de Influencia del Puerto a zonas alejadas. En Motril existe la previsión de un enlace ferroviario en el Plan General de Ordenación Urbana, pero no se incluye en los programas ferroviarios nacionales.

2.5. COMPETIDORES.

2.5.1. Posición competitiva del puerto de Motril.

De acuerdo con las entrevistas mantenidas, con los agentes de puerto de Motril, su hinterland natural se extiende a las provincias de Granada, Jaén y Ciudad Real, estas dos últimas, especialmente cuando se termine la autopista A-44, que lo une con la ciudad de Granada, lo que se espera para la primavera del 2009.

Por otra parte, también quedaron establecidos los puertos competidores del puerto de Motril, situados geográficamente en el mismo tramo de costa del Mediterráneo y que, por su cercanía, también pueden compartir el mismo hinterland:

- Puerto de Almería por el Este, distante unos 113 Km., con el que se comunica mediante algunos tramos de la N-340 en una longitud de unos 43 Km., y el resto de la distancia, unos 70 Km., por la A-7.
- Puerto de Málaga por el Oeste, distante unos 95 Km., con el que se comunica mediante la N-340 en una longitud de unos 29 Km, y la A-7 en el resto de la distancia, unos 66 Km.

Además de los puertos, los transportes terrestres, y básicamente el transporte por carretera, son un importante competidor de los puertos y por lo tanto del puerto de Motril

2.5.2. Puertos Competidores.

En este apartado se analizan las características físicas y tráfico de mercancías del puerto de Motril y sus competidores: Almería y Málaga. Para el puerto de Almería se han tenido en cuenta solamente las instalaciones y tráficos de Almería, sin incluir los de Carboneras.

La distribución de muelles de los tres puertos, es la que figura en la tabla de la página siguiente, donde puede observarse que la oferta de Motril es superada en calado y longitud por sus puertos competidores. Esta diferencia es más clara si se detalla que el mejor y más moderno muelle de Motril tiene un calado de 12 m. con una longitud de 607 m., ampliamente superado por Almería, con una longitud de atraque de 515 m, e igual calado de 12 m. y además otro muelle con calado de 16 m. y longitud de 313 m. Ambos puertos son superados en muelles por el de Málaga que, además de su importante longitud total, cuenta con un muelle con calado de 17 m. y 614 m. de longitud.

Longitud de muelles, calado en m.

Calado en m.	c ≥ 12	12/10	10/8	8/4	Total > 4	%
Motril	-	1.679	583	107	2.369	25,8
Almería	313	1.922	669	-	2.904	31,6
Málaga	1.194	1.350	1.270	105	3.919	42,6
TOTAL					9.192	100,0

Otro aspecto importante en la oferta portuaria es la superficie terrestre de cada puerto. Su distribución se indica a continuación.

Superficie terrestre para depósito, en m².

Puerto	Descubierta	%	Cubierta abierta	%	Cubierta cerrada	%	Total	%
Motril	680.443	56,9	-	0,0	6.174	15,7	689.617	55,3
Almería	228.870	19,2	5.312	81,0	28.371	71,9	262.553	21,2
Málaga	285.797	23,9	1.247	19,0	4.884	12,4	291.928	23,5
TOTAL	1.195.110	100,0	6.559	100,0	39.429	100,0	1.241.098	100,0

En superficies para depósitos de mercancía y para concesiones, el puerto de Motril goza de una amplia ventaja sobre sus competidores.

A continuación se compararan los tráficos totales de mercancías movidas en los tres puertos en 2006 y 2007, y para 2007, la comparación se hace por tipos de tráfico.

Tráfico total en miles de T.

Puerto	2006	%	2007	%
Motril	2.853	27,7	2.733	26,2
Almería	1.385	13,4	1.456	13,9
Málaga	6.070	58,9	6.249	59,9
TOTAL	10.308	100,0	10.438	100,0

Tipos de tráfico en 2007 en miles de T.

Puerto	G. Líquido	G. Sólidos	M. Gral.
Motril	1.543	974	216
Almería	8	818	630
Málaga	109	1.604	4.536

En relación con las Mercancías más significativas, en las páginas siguientes figuran los cuadros correspondientes, separando los graneles líquidos, los graneles sólidos y la mercancía, donde figuran los tres puertos, en sendas

columnas. Los datos que figuran son los de los años 2007 para los puertos de Motril y Almería y del año 2006 para el puerto de Málaga.

Debe indicarse que en estos cuadros, sólo se han incluido las partidas más significativas, con cifras mayores de 5.000 toneladas, sólo se han incluido las menores en los casos en que haya partida equivalente en alguno de los puertos comparados.

Mercancías más significativas. Graneles Líquidos (m. T.)

	Málaga (Año 2006)	Almería (Año 2007)	Motril (Año 2007)
Graneles Líquidos	66	8	1.543
Abonos naturales y artificiales	-	-	10
Aceites y grasas	58	-	27
Ácido fosfórico	-	8	3
Alcohol etílico	8	-	-
Asfalto	-	-	60
Formol	-	-	-
Melaza	-	-	111
Refinados petróleo	-	-	1.332

En ningún caso coinciden partidas en los tres puertos. Sólo son coincidentes las partidas de “aceites y grasas” en los puertos de Motril y Málaga; y de “ácido fosfórico” en los puertos de Motril y Almería. En ambos casos, las cifras son poco importantes y nada cabe decir.

Mercancías más significativas, en Graneles Sólidos (m. T.)

	Málaga (Año 2006)	Almería (Año 2007)	Motril (Año 2007)
Graneles Sólidos	1.954	818	974
Abonos naturales y artificiales	41	13	96
Bentonita	-	10	-
Caolín	-	-	19
Carbones y coque de petróleo	131	41	-
Celestina	-	-	149
Cemento y clinker, por inst. especial	173	277	359
Cemento y clinker	895	-	69
Cereales y sus harinas	388	-	57

Dolomita	143	-	-
Fosfato cálcico	-	-	48
Mármol triturado	-	-	24
Orujo y huesos de aceitunas	9	-	-
Perlita	-	6	-
Potasa	-	-	31
Productos forrajeros	9	-	-
Productos químicos	-	-	11
Sal común	-	20	-
Semillas de girasol	129	-	-
Tortas y harinas de soja	14	-	-
Turba	-	11	-
Yeso	-	441	-
Resto de mercancías	22	-	111

La partida de “abonos naturales y artificiales” coincide en los tres puertos, lo que también ocurre cuando se mueven como mercancía general. Sumando ambas cifras para cada puerto, resultan en ellos las siguientes cantidades: 97 miles de T. por Motril, 62 miles de T. por Almería y 44 miles de T. por Málaga. Cantidades de relativa poca importancia, pero conviene señalar que Motril sólo, mueve casi tanto como la suma de sus dos competidores.

También coincide en los tres puertos, la partida de “Cemento y clinker, por inst. especial”. Si a esta partida se suma la correspondiente a la misma mercancía movida sin instalación especial, sólo en Motril y Málaga, resultan cantidades importantes: 428 miles de T. por el primero, 1.068 miles de T. por el segundo y bastante inferior por Almería, con 277 miles de T.

Además, solo hay una coincidencia entre Motril con otro puerto, Málaga, que corresponde a la partida “cereales y sus harinas”. En este caso, de poca importancia para el primero y relativamente importante para el segundo.

Mercancías más significativas, en Mercancía general m. de T.

	Málaga (Año 2006)	Almería (Año 2007)	Motril (Año 2007)
Mercancía general	4.050	630	216
Abonos naturales y artificiales	3	49	1
Aceites y grasas	37	1	-
Alcohol etílico	11	-	-
Automóviles y sus piezas	150	6	-
Carbones y coque de petróleo	54	-	-
Cereales y sus harinas	17	1	-
Cemento y clinker	6	2	-
Conservas	11	5	-
Chatarras de hierro	154	-	-
Dolomita	-	-	12
Frutas, hortalizas y legumbres	129	47	-
Maderas y corcho	210	8	21
Maquinaria, herramientas y repuestos	214	17	-
Mármol	-	52	-
Materiales de construcción	93	39	18
Papel y pasta	-	29	-
Pasta de Madera	-	-	139
Productos alimenticios	271	12	-
Productos forrajeros	-	9	-
Productos químicos	239	14	-
Productos metalúrgicos	61	-	-
Productos siderúrgicos	58	81	25
Tabaco, cacao, café y especias	424	-	-
Tara de contenedores	930	-	-
Tara plataforma camión carga	188	177	-
Vinos, bebidas, alcoholes y derivados	46	13	-
Resto de mercancías	744	68	0

Ya se ha comentado la coincidencia de la partida de “abonos naturales y artificiales” en los tres puertos.

También coinciden en ellos, la partida de “maderas y corcho”, pero en este caso la coincidencia es meramente testimonial: por Motril se mueve poco, la

décima parte del movimiento por Málaga, que ya alcanza una cifra relativamente importante. En cuanto a Almería, la cifra es insignificante.

Otra partida coincidente es “materiales de construcción”, de la que Motril mueve una pequeña cantidad, menos de la mitad que Almería y menos que la cuarta parte de Málaga, siendo todas ellas cifras de poca importancia.

Finalmente, otra partida que coincide es “productos siderúrgicos”, de la que Motril nuevamente tiene la menor, menos del tercio que Almería y menos de la mitad que Málaga, todas ellas cifras de poca importancia.

Entre las demás partidas movidas por el puerto de Motril, no hay coincidencia alguna con otras de los demás puertos competidores.

Es de destacar la ausencia en el puerto de Motril de la partida de “frutas, hortalizas y legumbres”, que sí se mueve por los otros dos puertos de la competencia, aunque en menor cantidad de lo que sería de esperar, dado que esa es una zona originaria de tales productos.

Conclusiones.

Teniendo en cuenta las condiciones físicas de los tres puertos, el de Motril respecto a sus competidores (Almería y Málaga), está en la posición siguiente:

Ventaja:

- **Superficie terrestre para depósito:** clara ventaja en amplitud y situación respecto a la Ciudad.
- **Superficie cubierta cerrada:** ventaja sólo respecto a Málaga.

Desventaja:

- **Muelles:** clara desventaja en longitud y calado.
- **Superficie cubierta abierta.**
- **Superficie cubierta cerrada:** desventaja sólo respecto a Almería.

2.5.3. Transporte por Carretera

Un importante competidor del Puerto de Motril es el transporte por carretera. En la zona de influencia de Motril se genera un tráfico que utiliza la carretera y que compete, al menos teóricamente, con el modo marítimo. Se han estudiado los tráficos con origen y destino en las provincias de Granada, Jaén, Ciudad Real, Almería y Málaga que se encaminan o vienen de Europa por carretera, tráficos a los que el Puerto de Motril puede en teoría ofrecer servicios de transferencia

y transporte en régimen de Short Sea Shipping o de tráfico en contenedores, pero que en la realidad se inclinan por la carretera.

Para el estudio se han utilizado las estadísticas de comercio exterior con base en los datos de Aduanas y, en concreto, el software MIS (Management Information System), desarrollado por Uniport Bilbao.

El resumen de este tráfico por carretera con destino u origen en países europeos es el siguiente.

Comercio Exterior por carretera del Hinterland del Puerto de Motril (2.007 m.T.)			
Provincia	Importación	Exportación	Total
Granada	125	387	511
Jaén	188	193	381
Ciudad Real	86	297	383
Almería	191	1.622	1.813
Málaga	128	179	306
Total	718	2.677	3.395

A continuación se muestra para cada provincia el tráfico exterior por carretera, indicando los principales países origen/destino, así como las principales mercancías transportadas.

Provincia de Granada

En 2.007 se importaron a la provincia de Granada 125 m.T. por carretera. Los principales países de origen fueron Portugal, Francia, Italia y Alemania, y los principales productos importados por este modo de transporte, Hortalizas, Fundición de hierro y acero, Plásticos y sus manufacturas, leche y azúcares.

Importaciones Prov. Granada por Carretera. País de origen y Producto (2.007)							
País	Total T.	Hortalizas	Fundición	Plásticos	Leche	Azúcares	Resto
Portugal	37.351	956	5.873	2.761	11.208	3.330	13.223
Francia	29.857	13.373	2.799	1.095	1.348	4.671	6.571
Italia	11.172		658	1.312			9.202
Alemania	9.686		1.932	1.788	4		5.962
Bélgica	8.664	3.828	1.726	840			2.270
Países Bajos	8.599	4.693		491	164		3.251
Finlandia	8.142		6.566				1.576
Resto	11.125	695	6	6.097	9	69	4.249
Total	124.596	23.545	19.560	14.384	12.733	8.070	46.304

En este mismo año se exportaron desde la provincia de Granada en camión, 389 m.T., siendo los principales destinos Reino Unido, Francia, Alemania, Países Bajos, Italia y Portugal. Los principales productos exportados fueron Hortalizas, Orujo (subproducto del prensado de la aceituna utilizado como combustible), Papel y cartón, Aceites, Frutas y Pasta de Papel.

Exportaciones Prov. Granada por Carretera. País de origen y Producto (2.007)								
País	Total T.	Hortalizas	Orujo	Papel y Cartón	Aceite	Frutas	Pasta papel	Resto
Reino Unido	111.040	24.979	68.205	7.041	488	448	4.999	4.880
Francia	82.190	18.796		41.326	12.461	5.345	518	3.744
Alemania	55.142	45.394		2.441	99	1.372	496	5.340
Países Bajos	41.348	35.170		77	2.112	1.498	1.248	1.243
Italia	27.554	2.371		1.703	15.415	1.295	2.893	3.877
Portugal	23.727	2.492		11.245	1.446	1.019		7.525
Resto	45.760	27.853		3.205	929	885	68	12.820
Total	386.761	157.055	68.205	67.038	32.950	11.862	10.222	39.429

Provincia de Jaén

El tráfico de importación por carretera de la provincia de Jaén en 2.007 fue de 188 m.T. y sus principales orígenes fueron Portugal, Italia, Alemania y Francia. Los principales productos importados fueron Plásticos y sus manufacturas, Azúcares, Cemento, Manufacturas de hierro y acero y Pasta de papel.

Importaciones Prov.Jaén por Carretera. País de origen y Producto (2.007)							
País	Total T.	Plásticos	Azúcares	Cemento	Man. Hierro Acero	Pasta Papel	Resto
Portugal	107.090	29.686	34.588	21.437	1.939	6.606	12.834
Italia	32.531	10.425		0	12.986		9.120
Alemania	17.389	6.840	4	0	568		9.977
Francia	9.506	1.500	351	279	121		7.255
Bélgica	8.325	4.111					4.214
Países Bajos	7.366	1.098	1.094				5.174
Resto	5.529	570			7		4.952
Total	187.736	54.230	36.037	21.716	15.621	6.606	53.526

Los principales productos exportados fueron Aceites, Muebles, Papel y cartón, Máquinas y Azúcares, y sus destinos, Francia, Italia, Alemania, Portugal y Reino Unido.

Exportaciones Prov. Jaén por Carretera. País de origen y Producto (2.007)							
País	Total	Aceites	Muebles	Papel y Cartón	Máquinas	Azúcares	Resto
Francia	75.767	6.187	29.630	11.125	1.944	14.470	12.411
Italia	50.515	43.131	480	1.157	91		5.656
Alemania	17.996	423	3.732	980	6.219		6.642
Portugal	15.273	3.021	1.330	4.706	527	231	5.458
Reino Unido	8.494	268	2.318	729	1.794		3.385
Países Bajos	7.115	68			1.807		5.240
Resto	17.904	1.306	4.104	4.846	3.316	5	4.327
Total	193.064	54.404	41.594	23.543	15.698	14.706	43.119

Provincia de Ciudad Real

En las siguientes tablas se muestran los tráficos de importación y exportación de la provincia de Ciudad Real por carretera en el año 2.007. Los principales países origen de las mercancías fueron Francia, Portugal, Bélgica, Alemania e Italia y los principales productos importados Plásticos y sus manufacturas, Productos químicos orgánicos, Combustibles, Productos de la Industria Química y Carne y despojos comestibles

Importaciones Prov.C.Real por Carretera. País de origen y Producto (2.007)							
País	Total T.	Plásticos	Prod Qui. Org.	Combustibles	Prod. Ind. Qui.	Carne	Resto
Francia	24.875	3.501	6.660	237	6.225	39	8.213
Portugal	13.070	680	587	442	124		11.237
Bélgica	11.313	259	1.315	8.292	694	40	713
Alemania	10.889	1.056	2.284	429	1.950	2.747	2.423
Italia	10.856	4.112	835	205	1.080	35	4.589
Países Bajos	5.633	734	54	127	112	2.198	2.408
Resto	9.668	2.928	202	1.630	923	890	3.095
Total	86.304	13.270	11.937	11.362	11.108	5.949	32.678

Los principales destinos fueron Portugal, Italia, Francia y Alemania y las principales mercancías Plásticos y sus manufacturas, Productos químicos orgánicos, Carne y despojos comestibles, Conservas y fruta

Exportaciones Prov. C. Real por Carretera. País de origen y Producto (2.007)							
País	Total T.	Plásticos	Prod.Qu.Org.	Carne	Conservas	Fruta	Resto
Portugal	95.313	28.892	7.082	33.208	3.939	11.565	10.627
Italia	55.055	28.340	9.997	13	2.979	20	13.706
Francia	39.169	12.895	10.980	187	6.029	1.834	7.244
Alemania	30.823	18.166	238	42	5.617	356	6.404
Países Bajos	17.882	5.180	97	2	5.638	1.107	5.858
Reino Unido	9.383	3.215	897	50	1.377	481	3.363
Bélgica	9.264	5.295	2.253	8	950	495	263
Resto	40.018	11.467	7.568	98	2.464	54	18.367
Total	296.907	113.450	39.112	33.608	28.993	15.912	65.832

Provincia de Almería

Las importaciones de la provincia de Almería en 2.007 por carretera fueron de 191 m.T. Los principales productos importados fueron Papel y cartón, Cemento, Manufacturas de piedra, Plásticos, Hortalizas y Combustibles. Entre los orígenes de estas mercancías destacan, Bélgica, Francia, Italia y Marruecos.

Importaciones Prov. Almería por Carretera. País de origen y Producto (2.007)								
País	Total T.	Papel y Cartón	Cemento	Man.Piedra	Plástico	Hortalizas	Combustibles	Resto
Bélgica	34.021	5	29.569		1.195	51	251	2.950
Francia	33.549	16.095	5.134		8.048	1.180	83	3.009
Italia	21.329	528	1.167	8.651	696	72		10.215
Marruecos	15.075				1	13.865		1.209
Finlandia	14.608	14.560			1		46	1
Alemania	13.617	264	23	2	1.863		8.792	2.673
Portugal	12.622	4.796	170	1.595	22	687	3	5.349
Suecia	10.803	10.170		24	508			101
Resto	35.833	1.258	100	8.607	4.415	311	6.306	14.836
Total	191.457	47.676	36.163	18.879	16.749	16.166	15.481	40.343

Las exportaciones por camión de frutas y hortalizas sumaron un millón y medio de toneladas. Otros productos exportados fueron manufacturas de piedra, Plásticos y sus manufacturas y Cemento. Los principales destinos de las exportaciones fueron Alemania, Francia, Países Bajos, Reino Unido e Italia.

Exportaciones Prov. Almería por Carretera. País de origen y Producto (2.007)							
País	Total T.	Hortalizas	Frutas	Man.Piedras	Plásticos	Cemento	Resto
Alemania	395.446	313.502	77.340	3.453	181	867	103
Francia	311.549	240.378	39.248	1.043	5.630	9.018	16.232
Países Bajos	228.218	196.119	25.842	3.581	123		2.553
Reino Unido	170.879	145.065	20.450	2.402	2.010	311	641
Italia	94.746	73.853	12.724	2.653	3.570	7	1.939
Irlanda	76.360	6.360	805	68.301	291	601	2
Portugal	60.721	36.497	10.841	6.451	1.880	843	4.209
Polonia	44.676	40.568	3.733	315	58		2
Bélgica	44.210	34.353	8.268	50	101	12	1.426
Suecia	41.407	33.912	7.376	38		80	1
Dinamarca	30.467	22.699	6.561		1.133		74
Rep. Checa	27.945	25.524	2.378		43		0
Austria	18.241	13.132	4.679	402			28
Finlandia	16.477	13.845	2.516	13	104		
Rusia	15.407	14.125	1.192	88			2
Suiza	13.820	10.733	2.297	448			342
Resto	31.110	26.643	2.344	600	510	2	1.011
Total	1.621.679	1.247.308	228.594	89.838	15.634	11.741	28.564

Provincia de Málaga

El comercio exterior de la provincia de Málaga en 2.007 utilizando el modo carretera ascendió a 306 m.T. Los principales orígenes de las mercancías fueron Francia, Portugal Italia, Alemania y Países Bajos.

Se importaron fundamentalmente Hortalizas, Plásticos, Manufacturas de Fundición y Lácteos.

Importaciones Prov. Málaga por Carretera. País de origen y Producto (2.007)						
País	Total T.	Hortalizas	Plásticos	Man. Fundición	Leche y lácteos	Resto
Francia	29.423	14.701	893	169	7.264	6.396
Portugal	25.583	103	4.101	5.559	157	15.663
Italia	15.668	8	1.245	2.453	288	11.674
Alemania	15.555	2	4.547	933	1.594	8.479
Países Bajos	5.972	1.251	145	15	168	4.393
Resto	35.301	731	2.914	2.592	510	28.554
Total	127.502	16.796	13.845	11.721	9.981	75.159

Los principales productos exportados fueron Frutas, Carne, Aceites, Hortalizas y Cereales

Exportaciones Prov. Málaga por Carretera. País de origen y Producto (2.007)							
País	Total T.	Frutas	Carne	Aceites	Hortalizas	Cereales	Resto
Portugal	57.514	2.035	28.221	507	7.676	6.524	12.551
Francia	34.832	21.794	2.840	2.692	3.194		4.312
Italia	24.408	857	4.470	17.435	183		1.463
Reino Unido	16.739	7.429	300	5.074	2.696		1.240
Alemania	13.639	5.875	1.148	44	4.857		1.715
Países Bajos	8.599	4.848	46	36	3.035		634
Resto	23.123	6.690	3.441	932	2.294		9.766
Total	178.854	49.528	40.466	26.720	23.935	6.524	31.681

Éste es el tráfico potencial para su transferencia al tráfico en contenedor o al de cabotaje europeo o Short Sea Shipping impulsado por la Unión Europea, ya que cumple la condición económica de superar los 1.000/1.500 km. entre Motril y los puertos Europeos y la condición de superar masas mínimas de transporte.

Se deberían realizar estudios más específicos para determinar la viabilidad de estos tráficos, por ejemplo para el de frutas y hortalizas.

El actual modo competidor, la carretera, puede ser la base del nuevo tráfico de Short Sea Shipping.

El tráfico ferroviario europeo que compite con el puerto de Motril no es relevante.

2.6. ZONA DE INFLUENCIA

La determinación de la zona de influencia de un puerto depende de factores objetivos, como son:

- Por una parte, de factores de accesibilidad, es decir, la posibilidad para los agentes de acceder al puerto por medios terrestres de transporte, en tiempo y costes inferiores a los de acceso a otros puertos
- Por otra parte, de factores de receptividad, es decir, calidad/coste de sus servicios, la idoneidad de sus infraestructuras, la presencia de líneas regulares, la integración del puerto en la cadena del transporte intermodal, todos ellos son parámetros que deben presentar ventajas comparativas respecto a otros puertos

Estos factores objetivos de decisión se acompañan de otros factores más subjetivos de muy difícil medición, que son los hábitos, la presencia de intermediarios que estimulen el transporte marítimo, o la pertenencia a una cadena de transporte que excluye el transporte marítimo, la falta de profesionales del transporte en las empresas y, también, la agresividad comercial de la propia Autoridad Portuaria.

El conjunto de estos factores a tomar en cuenta impide la delimitación rigurosa de lo que podría ser una zona de influencia de un puerto. Los resultados de estudios al respecto demuestran que cada puerto se atribuye una zona de influencia mucho más importante que la que realmente podría pretender si tomara en cuenta los resultados de los estudios al respecto de los demás puertos vecinos.

El conjunto de factores de accesibilidad y de receptividad se concretan, en la práctica, en una Zona de Influencia real.

Aproximación a la Zona de Influencia del Puerto de Motril

Tomando como base las importaciones del Puerto de Motril en 2005 (80% del tráfico total) y conocido el municipio de la sede de la empresa receptora de la mercancía, se puede realizar una aproximación al Hinterland del Puerto de Motril.

Con base en los datos de comercio exterior de Aduanas para 2.007, se ha realizado el mismo análisis, tomando los datos del tráfico que por modo marítimo entran o salen por la aduana de Granada (Puerto de Motril),

hacia/desde las diferentes provincias origen y destino de las mercancías, y cuyos resultados se muestran en las siguientes tablas.

Destino Mercancías Importadas 2.005		
	m.T.	%
Motril	242	12
Granada	1.719	85
Córdoba	20	1
Segovia	16	1
Jaén	14	1
Cádiz	7	0,3
Málaga	3	0,1
Resto	2	0,1
Total	2.022	

Origen/Destino Tráfico 2.007	
Provincia	%
Granada	97,5
Málaga	1,3
Jaén	0,5
Sevilla	0,4
Córdoba	0,1
Resto	0,2

Como queda claro, el Hinterland del puerto de Motril se circunscribe casi exclusivamente a la provincia de Granada, origen y destino del 97% de los tráficos del puerto; destaca el propio municipio de Motril como destino del 12% de estos.

Los intercambios con otras provincias limítrofes, como Jaén, Málaga, Cádiz o Córdoba, pueden considerarse como poco relevantes.

Para el resto del territorio peninsular, las relaciones son prácticamente inexistentes lo que nos hace concluir, como han indicado la mayoría de los agentes, que el Hinterland del Puerto de Motril, hoy por hoy, es de escasa profundidad y poca intensidad.

En un futuro próximo, la ampliación de la zona de influencia del Puerto de Motril deberá producirse siguiendo el eje Motril – Madrid a lo largo de los itinerarios E-902 (A-44) Motril-Granada-Bailén y E-5 (A-4) Bailén-Madrid.

Como se ha indicado anteriormente, la zona de influencia del Puerto de Motril tiene un ámbito próximo, la Provincia de Granada. En los alrededores de la ciudad de Granada están surgiendo iniciativas de preparación de suelo industrial, parques de actividades económicas, que se erigen como verdaderos polos dentro del hinterland del puerto de Motril. Son los casos del Parque Metropolitano Industrial y Tecnológico (Asociación Profitegra) y Alin.

Además la *Zona Logística Central Ciudad Real*, puede ser un apoyo interesante para la penetración del hinterland del Puerto de Motril hacia el centro de la península y el proyecto ENTRETRES para la conexión con el norte de Africa

Parque Metropolitano Industrial y Tecnológico

Situado al Sur-Oeste de Granada, en la comarca del Temple y en el término Municipal de Escúzar, a 20 Kilómetros de Granada.

El Parque cuenta con una superficie de más de 4 millones de m².

ALIN (Andalucía Industrial)

El Parque Empresarial de Granada, Alin, situado en el término municipal de Alhendín, a tan solo 5 minutos de Granada y a 30 de Motril, comunicado con la autovía que une estos dos municipios, la A-44. Cuenta con una superficie de 3,5 millones de m².

Zona Logística Central Ciudad Real

La Zona Logística Central Ciudad Real es la zona de instalaciones empresariales y logísticas del Aeropuerto Central Ciudad Real. Situada a 170 km de Madrid y equidistante de importantes ciudades como Sevilla, Barcelona, Valencia o Bilbao. Cuenta con una superficie de 7,5 millones de m².

ENTRETRES (Grupo Ditema)

Parque Logístico, Industrial, Terciario y Residencial, a 50 km de Casablanca (Marruecos). Cuenta con una superficie total de 4 millones de m².

2.7. ANÁLISIS DEL MERCADO

Para el análisis del mercado se ha utilizado por una parte la prospección de mercado realizada en el estudio de imagen del puerto de Motril, y por otra las estadísticas de comercio exterior con base en los datos de Aduanas, y en concreto el software MIS (Management Information System), desarrollado por Uniport Bilbao.

Tomando como hinterland del puerto de Motril las provincias de Granada, Jaén y Ciudad Real, se ha estudiado el porcentaje de empresas que utilizan el modo marítimo para importar sus materias primas o bienes de consumo y los puertos que emplean.

	%	Granada	Jaén	C. Real
	Uso Modo Marítimo	43	47	36
Puerto Utilizado	Valencia	50	57	88
	Algeciras	55	30	12
	Barcelona	13	23	12
	Málaga	10	7	6
	Cádiz	5	7	12
	Motril	10	3	-

De las empresas importadoras de la provincia de Granada, un 43% utilizan el modo marítimo, en el caso de Jaén y Ciudad Real el porcentaje es del 47 y 36 % respectivamente.

El 55% de las empresas Granadinas utilizan el puerto de Algeciras para sus importaciones, seguido del de Valencia, utilizado por el 50% de las empresas. El puerto de Motril lo utiliza el 10%, en la misma proporción que el de Málaga. En Jaén el uso del Puerto de Motril es muy bajo y no parece entre las empresas de Ciudad Real.

Se ha realizado el mismo análisis para las empresas exportadoras con los siguientes resultados

	%	Granada	Jaén	C. Real
	Uso Modo Marítimo	25	37	36
Puerto Utilizado	Valencia	32	58	70
	Algeciras	59	21	30
	Barcelona	9	17	23
	Cádiz	18	8	6
	Bilbao	18	4	6
	Málaga	9	12,5	-
	Sevilla	14	4	-
	Motril	4,5	12,5	-

Entre las empresas de Granada, y como en el caso de la importación, Algeciras supera a Valencia como puerto exportador, seguido de Cádiz y Bilbao. Motril ocupa el 8º puesto, con un 4,5%. El 12,5% de las empresas de Jaén eligen el puerto de Motril, que no aparece entre los exportadores de Ciudad Real.

Las razones principales para la no utilización del puerto de Motril por parte de las empresas radican en que se trata de una decisión de su operador logístico, y en que desconocen el Puerto o no tienen ofertas concretas por parte del mismo. También se aducen sus deficitarias infraestructuras y dificultad de accesos, además de una serie de motivos de parecida importancia, como la ausencia de grupajes y de equipamientos roll-on/roll-off; baja frecuencia o ausencia de determinadas líneas; satisfacción con el puerto actual o lejanía al Puerto de Motril.

Para el análisis del mercado, utilizando las estadísticas de comercio exterior, se han añadido al hinterland anteriormente definido las provincias de Málaga y Almería.

Se han analizado en primer lugar las importaciones y exportaciones de la provincia de Granada en 2.007 por modos de transporte.

A continuación se ha estudiado a través de qué aduanas entran o salen las mercancías importadas y exportadas por la provincia de Granada utilizando el modo marítimo, para tratar de determinar los puertos utilizados para el tráfico de estas mercancías.

Se ha realizado el mismo estudio para el resto de provincias que forman parte del hinterland del puerto.

Este análisis se complementa con el realizado en el apartado 2.5.3. Transporte por carretera, en donde se estudiaba el mercado potencial de tráfico con origen o destino en la teórica zona de influencia del puerto, pero que utiliza modos de transporte distintos al marítimo, en este caso la carretera.

Provincia de Granada

El comercio exterior de la provincia de Granada en 2.007 fue de 2.313 miles de toneladas. El 92% de las importaciones se realizaron utilizando el modo marítimo frente al 7% de la carretera. El 60% de las exportaciones utilizaron la carretera, frente a un 37% que utilizó el modo marítimo.

Comercio Exterior Prov. Granada (ml.T.)				
Medio Transporte	Importación	%	Exportación	%
Marítimo	1.526	92	243	37
Carretera	125	7	387	60
Otros	12	1	20	3
Total	1.663		650	

De los tráficos que en 2007 se exportaron/importaron desde/hacia la provincia de Granada por vía marítima, un 90 % utilizaron el puerto de Motril.

El resto del tráfico utilizó para la importación los puertos de Algeciras, Valencia y Barcelona para el tráfico contenerizado, y el puerto de Málaga y el de Tarragona para la importación de coque de petróleo y polímeros de etileno respectivamente.

Las exportaciones que no utilizaron el puerto de Motril se realizaron por los puertos de Algeciras Valencia y Barcelona para la mercancía en contenedores y Almería para la exportación de gasoil.

Comercio Exterior modo Marítimo Prov. Granada			
Importación		Exportación	
Aduana	ml.T.	Aduana	ml.T.
Granada	1.405	Granada	181
Cádiz	41	Cádiz	26
Valencia	23	Almería	14
Málaga	18	Valencia	11
Tarragona	17	Barcelona	8
Barcelona	14	Bizkaia	2
Resto	8	Resto	1
Total	1.526	Total	243

Las exportaciones e importaciones del resto de provincias elegidas como parte del hinterland del puerto de Motril, utilizando el modo marítimo, se realizaron utilizando los puertos y en la cuantía que a continuación se detalla.

Provincia de Jaén

Las importaciones y exportaciones realizadas por la provincia de Jaén en 2.007 utilizando el modo marítimo fueron de 138 m. T.

Para las importaciones se utilizó el puerto de Málaga para el tráfico de semillas (26 m.T.) y aceite de girasol (12 m.T.), Motril y Sevilla para fundición de hierro y acero y madera respectivamente. Por los puertos de Valencia y Algeciras se importó mercancía general en contenedores.

Para las exportaciones, se utilizaron los puertos de Valencia, Algeciras y Barcelona para el tráfico de mercancía general en contenedores, y el puerto de Pasajes para la exportación de papel y cartón. Las 7 m. T de la aduana de Jaén corresponden a aceite de oliva y pueden haber salido por cualquier puerto, pero su despacho aduanero haberse realizado en Jaén.

Comercio Exterior modo Marítimo Prov.Jaén			
Importación		Exportación	
Aduana	m.T.	Aduana	m.T.
Málaga	39	Valencia	19
Valencia	32	Cádiz	7
Cádiz	12	Gipuzkoa	7
Granada	5	Jaén	7
Sevilla	2	Barcelona	6
Resto	3	Resto	1
Total	92	Total	46

Provincia de Ciudad Real

El comercio exterior de la provincia de Ciudad Real, utilizando el modo marítimo, fue de 266 m.T.

Para las importaciones, se utilizaron los puertos de Valencia y Algeciras para el tráfico de mercancía general en contenedores. Los tráficos de las aduanas de Madrid (aceites de petróleo) y Ciudad Real (mercancía general) han podido utilizar cualquier puerto, tal y como se ha comentado anteriormente.

Los tráficos de exportación salieron por los puertos de Tarragona (Hidrocarburos cíclicos 90 m. T., Plásticos y sus manufacturas 24m.T.), Valencia (Vino 60 m.T.), y Barcelona (Mercancía general en contenedores)

Comercio Exterior modo Marítimo Prov.C. Real			
Importación		Exportación	
Aduana	m.T.	Aduana	m.T.
Valencia	21	Tarragona	114
Madrid	4	Valencia	87
Ciudad Real	3	Barcelona	20
Cádiz	3	Madrid	8
Resto	1	Resto	6
Total	32	Total	234

Provincia de Almería

Las importaciones y exportaciones de la provincia de Almería en 2.007 utilizando el modo marítimo sumaron 7.234 mil T, utilizando principalmente el puerto de Almería.

Otros puertos utilizados para la importación fueron Valencia (Cemento 43 m.T., Piedra 21 m.T., Papel y Cartón 14m. T., M.G.), Cádiz (Hortalizas 8 m.T., abonos 5 m.T., cemento 2 m.T., M.G.), y Barcelona (Mercancía general). Los tráficos de la aduana de Madrid (cualquier puerto) fueron 16 m.T. de cemento

El resto de tráfico exportado salió por los puertos de Cartagena (Cemento 365 m.T., piedra 14m T.), Valencia (Piedra 14 mT y M.G.), Cádiz (cemento), Algeciras y Barcelona (Mercancía general) y Alicante (Piedra 16 m.T)

Comercio Exterior modo Marítimo Prov. Almería			
Importación		Exportación	
Aduana	m.T.	Aduana	m.T.
Almería	3.525	Almería	3.087
Valencia	98	Murcia	382
Cádiz	24	Valencia	32
Madrid	17	Cádiz	27
Barcelona	7	Alicante	18
Málaga	1	Barcelona	7
Resto	2	Resto	7
Total	3.675	Total	3.559

Provincia de Málaga

El comercio exterior de la provincia de Málaga en 2.007 utilizando el modo marítimo fue de 1.342 m.T. En las estadísticas de comercio exterior no figura el tráfico de mercancías en tránsito, que en el caso del puerto de Málaga es muy elevado.

Además del puerto de Málaga, otros puertos utilizados para la importación fueron el de Vigo (cemento 150 m.T.), Pasajes (cemento 130 m.T.), Algeciras y Valencia (Mercancía general en contenedores). Por la aduana de Madrid (cualquier puerto) se importaron 50 m.T. de cereales.

Las exportaciones por los puertos de Granada, Sevilla y la aduana de Madrid fueron de cereales. Por Algeciras y Valencia se exportó mercancía general en contenedores.

Comercio Exterior modo Marítimo Prov.Málaga			
Importación		Exportación	
Aduana	m.T.	Aduana	m.T.
Málaga	773	Málaga	73
Vigo	150	Cádiz	29
Gipuzkoa	129	Granada	13
Cádiz	75	Madrid	6
Madrid	50	Valencia	4
Valencia	12	Sevilla	4
Resto	18	Resto	6
Total	1.207	Total	135

En la siguiente tabla se muestran las importaciones y exportaciones en 2.007 por vía marítima de las provincias del Hinterland del puerto de Motril que no utilizaron este puerto, indicando el puerto utilizado, el tipo de producto y el país de origen o destino.

Importaciones/Exportaciones del hinterland del Puerto de Motril, que utilizan otros puertos, por tipo de productos y países de origen/destino.

Provincia	Puerto	Imp/Exp	ml.T.	Producto	Origen/Destino
Granada	Cádiz	Imp	12	Fibras Vegetales	Siria, Turquía
		"	9	Tomates, Hortalizas	Marruecos
		Exp	7	Madera	Marruecos
		"	6	Prep.alimenticias	Varios
	Valencia	Imp	5	Cereales	Egipto
		"	3	Plásticos	Malasia, Qatar
		Exp	5	Papel, cartón	México
	Barcelona	Imp	4	Cereales	UK
		"	4	Abonos	Alemania
		Exp	4	Papel, cartón	Grecia
C. Real	Valencia	Exp	60	Vino	Rusia(26mT)
Jaén	Málaga	Imp	25	Semilla girasol	
		"	12	Aceite girasol	
	Valencia	Imp	16	Madera,tableros	Chile, China, EEUU
		Exp	10	Papel, cartón	Marruecos, Israel, Turquía
	Cádiz	Imp	4	Madera	Chile
		Exp	2	Aceite	EEUU
	Almería	Imp	8	Hortalizas	Marruecos
		"	6	Abonos	Sudáfrica
Málaga	Cádiz	"	2	Papel, cartón	EEUU, Sudáfrica
		Exp	12	Plásticos	EEUU, Marruecos
		"	6	Sal,azufre	China
		Imp	16	Frutas(Aguacate,mango)	Perú, Chile, Argentina
		"	14	Pescado(filetes, congelado)	China, Marruecos, Argentina, Ecuador,Peru
		"	8	Muebles	China, México
		"	4	Plásticos	México, China
		"	3	Man. Piedra	China
		"	3	Vidrio	China
		Exp	6	Aceite oliva	Japón, México, China
Málaga		"	5	Carne	Hong Kong, Rusia, Corea
		"	3	Aceitunas	Arabia Saudí, otros
		"	2	Maquinaria	Marruecos
		"	2	Aguacates	Marruecos, Sudáfrica
		"			

Al igual que se indicaba en el apartado 2.5.3 Transporte por carretera, se deberán realizar estudios específicos para determinar la posibilidad de captación de los tráficos anteriormente descritos.

El puerto de Motril no podrá captar los tráficos contenerizados mientras no disponga de líneas feeder de contenedores.

2.8. ANALISIS AMBIENTAL

La relación del Puerto de Motril con el entorno ambiental tiene los siguientes aspectos:

- Expansión del puerto hacia el Este.
- Ejecución de las obras para este desarrollo.
- Explotación del puerto.

Límites de expansión del puerto.

La expansión terrestre del puerto comercial quedará definida en sus planes de desarrollo que, previsiblemente, establecerán su crecimiento hacia el Este de la dársena de las Azucenas y son compatibles con la protección medioambiental del entorno. Es una zona continuación de la industrial y logística, apartada de núcleos urbanos.

Los límites de expansión marítima del puerto se definirán en el Plan Director y, en su desarrollo, serán objeto de un estudio de Impacto Ambiental.

Ejecución de las obras de ampliación

En la ejecución de las obras de ampliación en desarrollo y previstas y, específicamente, en las de dragado, muelles y rellenos, se cumplen las condiciones medioambientales indicadas en los proyectos correspondientes.

Explotación del puerto.

La Autoridad Portuaria de Motril conserva su certificado en las normas UNE-EN-ISO 9001/2000 y UNE-EN-ISO 14001/2004 tras pasar la auditoría externa de seguimiento realizada por “SGS Ibérica S.A.”, en Noviembre de 2007.

A las actividades relacionadas con la explotación del puerto se vienen aplicando las normas usuales sobre control y protección del medio ambiente y la Autoridad Portuaria ha desarrollando la implantación del Sistema Integral de Gestión Medioambiental (SIGMA) certificada por ISO 14001 en todo el ámbito portuario.

La Autoridad Portuaria tiene establecidos dos contratos con la Universidad de Granada, uno para realizar el análisis y control de la contaminación atmosférica del Puerto de Motril y otro el control y seguimiento de las aguas marítimas y fangos. La calidad de las aguas y fangos son buenos tanto en la Dársena de Las Azucenas como en La Dársena Interior

Se ha contratado también con la Universidad de Granada un estudio de propuesta de medidas correctoras del impacto ambiental en el Puerto de Motril, consistente en analizar cualitativamente la posible contaminación atmosférica obtenida en los captadores de partículas en suspensión y sedimentación y compararla con las mercancías movidas por el Puerto, para, en caso de coincidencia, establecer las medidas correctoras oportunas para minimizar dicha contaminación.

Existe una percepción social de considerar al puerto como “molesto” al ser un puerto granelero. Esta percepción se podrá contrarrestar con la divulgación de las medidas de minimización de impactos puestas en marcha por la AP y los esfuerzos que se están realizando en cooperación con la Universidad de Granada.

Iniciativas Medioambientales en el ámbito Portuario

- **Código de Conducta Ambiental. ESPO**

La Asamblea General de la **ESPO** (European Sea Ports Organisation) de abril de 2003 aprobó el Código de Conducta Ambiental que modifica el primer Código publicado en 1994, en vista de los cambios legislativos de la UE y del progreso alcanzado por el sector portuario en el desarrollo de políticas portuarias sostenibles.

La **ESPO** aconseja a las Administraciones Portuarias, con o sin responsabilidad directa sobre el medio ambiente, que utilicen este Código de Conducta Ambiental como ayuda para desarrollar instrumentos que les permitan gestionar asuntos ambientales. Ello contribuirá a integrar plenamente los puertos en la comunidad que los acoge.

Los principales objetivos ambientales que debería intentar alcanzar el sector portuario de la UE son:

1. **Contribuir** al desarrollo de una **cadena logística sostenible**, al ser los puertos elementos clave de la Red Transeuropea.
2. **Fomentar consultas, diálogo y colaboración amplios** entre las Administraciones Portuarias y las partes interesadas (usuarios del puerto, el público en general y las ONG) de ámbito local, para facilitar, desde el principio, la conciliación de intereses distintos y la aceptación de proyectos portuarios por la comunidad local.
3. Generar conocimientos y tecnologías nuevos y **desarrollar técnicas sostenibles** que combinen la eficacia ecológica y económica. El propósito es

alcanzar la autorregulación y desarrollar un enfoque de abajo arriba. Así, en el caso en que la UE dicte nuevas normativas ambientales, los instrumentos de autorregulación que se hayan puesto en marcha, desarrollados por el propio sector y referidos a la práctica cotidiana, ofrecerían una referencia aceptada por el sector portuario que podría servir de base a la política ambiental de la UE. Esto facilitaría la aceptación y ejecución con más facilidad la legislación de la UE.

4. Mejorar la cooperación entre las Administraciones Portuarias en materia ambiental y facilitar el **intercambio de experiencias y la aplicación de las mejores prácticas** en cuestiones ambientales que eviten redundancias inútiles y permitan a las Administraciones Portuarias beneficiarse de compartir los gastos incurridos en la obtención de soluciones prácticas a problemas ambientales. Una forma de alcanzar este objetivo puede ser la participación de las Administraciones Portuarias en una red que coordinará la Fundación ECOPORTS.

El propósito consiste en establecer unas reglas del juego estables, evitando que las malas prácticas ambientales se conviertan en un elemento de competencia entre las Administraciones Portuarias.

5. Aumentar la conciencia en cuestiones ecológicas e integrar el desarrollo sostenible en la política portuaria, animando a las Administraciones Portuarias a redactar una **política ambiental** a disposición del público, que establezca las estrategias y métodos para alcanzarlo. Así se contribuye a promover la “responsabilidad social corporativa” en el puerto.

6. Animar a las Administraciones Portuarias a realizar las debidas evaluaciones de impacto ambiental en los proyectos portuarios y las **evaluaciones ambientales estratégicas** de los planes de desarrollo portuario que permitan valorar, desde el principio, la manera de reducir su efecto sobre el medio ambiente.

7. Estimular la mejora continua del medio ambiente portuario y su gestión, promoviendo la utilización de **Herramientas de un Sistema de Información y Gestión Ambiental** (tales como la auditoría ambiental, la revisión ambiental, el sistema de gestión ambiental, el sistema de ayuda a la toma de decisiones y el Instrumento de información portuaria por internet, creadas por la Fundación ECOPORTS).

8. Promover la monitorización que recomienda la Revisión Medioambiental de la ESPO (2001), mediante indicadores ambientales, con el fin de medir objetivamente el progreso reconocible de las prácticas ambientales en los puertos.

9. Promover la elaboración de memorias ambientales como medio para comunicar la buena conducta ambiental a las partes interesadas y a las instituciones europeas, siguiendo las recomendaciones de la Revisión Medioambiental de la ESPO (2001).

10. Intensificar la **comunicación de las mejoras ambientales** conseguidas por los puertos, con vistas a crear una mejor comprensión del papel de los puertos y de sus esfuerzos en pro de la sostenibilidad.

- **Diseño de un sistema estratégico de control ambiental de actividades portuarias**

Puertos del Estado diseñó un Sistema Estratégico de Control Ambiental de Actividades Portuarias, orientado a eliminar o atenuar los posibles problemas medioambientales derivados de las operaciones que se desarrollan en los puertos. Este sistema de gestión automatizada recomienda primero, y complementa posteriormente los Sistemas de Seguimiento y Control (SSC) de operaciones y obras portuarias, variables meteorológicas y de concentración de partículas en suspensión, estableciendo, sobre la base de los datos obtenidos, un sistema de ayuda inmediata a la toma de decisiones frente a episodios de contaminación procedente de las actividades portuarias.

- **Proyecto HADA**

El proyecto **HADA** (Herramienta Automática de Diagnóstico Ambiental), realizado por Puertos del Estado, implantó en los puertos de Huelva, A Coruña, Santander, Bilbao, Barcelona, Tarragona, Valencia y Cartagena una herramienta de diagnóstico y predicción de la calidad del aire, con un sistema de apoyo a la toma de decisiones en caso de episodios de contaminación atmosférica. También se ha establecido una metodología de control de niveles sonoros en el puerto de Bilbao.

Los objetivos del proyecto **HADA** fueron:

1. El **Diseño** de un sistema de seguimiento y control de la calidad del aire, contemplando variables meteorológicas, concentraciones de gases y partículas en suspensión y sedimentables en áreas portuarias, así como un sistema de seguimiento y reducción del ruido en dichas áreas.
2. El **Desarrollo** de un modelo de emisiones de partículas en función de indicadores tales como las tecnologías de manipulación de mercancías, la meteorología y los materiales trasegados.
3. La **Evaluación**, en entornos portuarios, de un modelo de captadores en continuo de partículas en suspensión.
4. La **Realización** de un análisis coste-beneficio de los sistemas de atenuación de la contaminación por partículas.

Este proyecto permite, en los puertos que lo han ejecutado, establecer estrategias de control y planificación de operaciones con graneles sólidos pulverulentos.

El empleo de esta herramienta por parte de las Autoridades Portuarias, actuará necesariamente de ejemplo e incentivo para las distintas empresas concesionarias y consignatarias en lo relativo al control de las emisiones atmosféricas de sus actividades y buques consignados.

El papel del puerto y su relación con las autoridades ambientales cambia, al adoptar, por lo menos en lo relativo a la calidad del aire y el control de los niveles sonoros, una actitud proactiva y colaboradora con otros agentes sociales.

2.9. ALTERNATIVAS DE DESARROLLO

Las alternativas para el desarrollo del Puerto de Motril deben de responder básicamente a las necesidades portuarias de ordenación y unificación de las zonas comerciales y a las de nueva dotación de muelles y explanadas para los tráficos de Contenedores, Ro/Ro y de Mercancía General convencional con su correspondiente área de almacenamiento.

Además, deberá mantener dotación análoga a la actual para el Sector Pesquero y dotación superior a la actual para instalaciones deportivas.

Las alternativas que se consideran para su estudio son:

- | | |
|-------------------------|--|
| Alternativa 1-Poniente. | Ubicación de las Áreas Pesquera y Náutico Deportiva hacia Poniente con una nueva bocana y Desarrollo del Puerto hacia Levante |
| Alternativa 2-Levante. | Ubicación de las Áreas Pesquera y Náutico Deportiva a Levante con una nueva bocana y desarrollo del Puerto hacia Levante |
| Alternativa 3. | Iniciativa privada de instalaciones deportivas en la Dársena interior, apertura de nueva bocana y ampliación del puerto hacia Levante y hacia el Sur |
| Alternativa 4. | Iniciativa privada de aprovechamiento parcial de la Dársena interior para instalaciones deportivas |

Los aspectos físicos de las alternativas 1 y 2 han sido estudiados por Iberinsa por encargo de la AP.

Alternativa 1 Poniente

Consiste en la ubicación de las instalaciones Pesquera y Deportiva, con una nueva bocana a Poniente, y prevé el desarrollo del Puerto Comercial a Levante.

Esta alternativa cumple perfectamente con las condiciones básicas de explotación, ya que ordena y unifica las zonas comerciales actuales y permite el desarrollo de nuevas instalaciones para los tráficos de contenedores, Ro/Ro y Mercancía General convencional con la creación de nuevos muelles en la Dársena Interior, rellenando la dársena pesquera y creando un nuevo Muelle en su Testero y otro nuevo muelle de Poniente entre el extremo Norte del Muelle de Graneles y el extremo Oeste del Muelle de Costa.

El nuevo muelle de Poniente podrá destinarse a los tráficos de contenedores y Ro/Ro, el muelle del Testero y el de Levante, con ampliación de su explanada, a Mercancía General convencional y el Muelle de Costa al atraque de Cruceros y al de buques de Pasajeros.

En esta alternativa, el desarrollo futuro del Puerto no queda físicamente limitado ni hacia Levante por la Costa, ni hacia el Sur con un muelle adosado al actual dique.

Las instalaciones pesqueras con análogas características físicas que las actuales no interferirán en su nueva ubicación con las actividades comerciales y facilitarán su relación con la cercana zona urbana, donde viven los pescadores y a la que añadirán un nuevo atractivo turístico y todo ello compatible con el Plan General de Ordenación Urbana de Motril.

Las instalaciones deportivas acogerán a las actuales del Club Náutico, liberando el muelle y las superficies actualmente ocupados por éste, y harán posible responder a la demanda de atraques deportivos de la iniciativa privada.

Desde el punto de vista físico, de conformidad con el estudio de Iberinsa, la disposición de la Alternativa 1 con el dique de protección situado al menos en la cota -10, no distorsiona el arrastre litoral de arena hacia Levante, amplía la actual playa que se apoya en el arranque del dique y no interfiere con la posible ampliación del Puerto hacia el Sur.

En el aspecto urbanístico, la nueva ubicación de las instalaciones deportivas coincide con la prevista en el PGOU de Motril y todo el conjunto coincide con el espíritu de este Plan, que compatibiliza la relación puerto-ciudad hacia Poniente y facilita la expansión del puerto hacia Levante.

Desde el punto de vista económico-financiero, las obras de la nueva dársena pesquera pueden acogerse a la financiación con fondos europeos y la construcción y explotación de las instalaciones deportivas pueden ser objeto de concesión a la iniciativa privada.

La superficie a ocupar para esta ampliación a Poniente del actual límite portuario fué Zona de Servicio hasta su desafectación en 1998. El área terrestre a ocupar en el interior del puerto está en gran parte fuera de uso.

En el plano del Estudio de Iberinsa, Alternativa Poniente Variante, que se acompaña, se indican el esquema de ubicación de las instalaciones pesqueras y deportivas.

El dique de abrigo se sitúa a la cota -10, lo que impide el aterramiento de la bocana, no interfiere con el desarrollo del puerto hacia el Sur y facilita la ampliación y regeneración de la actual playa, situada al Este.

En el Plano Alternativa 1. Ordenación de la Dársena Interior-Esquema de Plan Director, se indica el aprovechamiento para muelles comerciales de la Dársena Interior y el esquema del futuro desarrollo portuario.

Alternativa 2 Levante.

Consiste en la ubicación de las instalaciones pesqueras y deportivas a Levante del actual puerto.

Esta alternativa, al igual que la Alternativa 1, responde a las necesidades de ordenación y unificación de las Zonas comerciales y a la de ampliación de los muelles y explanadas para Mercancía General.

La alternativa 2, en relación con su ubicación, tiene el grave inconveniente de dificultar en gran medida el desarrollo del Puerto hacia Levante y, además, no es coherente con el PGOU de Motril y aleja las instalaciones deportivas de su centro de demanda, en Playa Granada, y las instalaciones pesqueras de las viviendas de los pescadores.

Desde el punto de vista físico y de conformidad con el estudio de Iberinsa, la Alternativa a Levante, cuyo Plano se acompaña, tiene el grave inconveniente de producir agitaciones superiores a las admisibles en la Dársena de las Azucenas, por lo que esta alternativa debe considerarse desechable desde el punto de vista portuario.

Alternativa 3

La iniciativa privada ha impulsado un desarrollo basado en la transformación del Puerto de Motril, que consiste en independizar la dársena interior de la dársena de las Azucenas, prolongando el muelle pesquero de Levante hasta su encuentro con el Dique-Muelle y abriendo en éste una nueva bocana.

La dársena interior se destinaría a usos náutico deportivos, con 1.200 atraques, siguiendo el Muelle Pesquero en su situación actual. Todos los terrenos correspondientes a la dársena interior se dedicarían a instalaciones deportivas y usos residenciales.

En la nueva bocana se dispondrían muelles para cruceros y en la dársena de las Azucenas se construirían nuevos muelles comerciales.

La implantación de esta propuesta desplazaría todas las instalaciones logísticas de los Muelles de Graneles y Poniente a otras ubicaciones en la Zona de las Azucenas e incluye el aprovechamiento urbano y residencial de toda la actual zona de Servicio, situada al Oeste de la Zona Pesquera.

Esta alternativa, se basa en un complejo desarrollo económico, financiero y temporal, ya que pasar de la situación actual a la prevista conlleva graves interferencias entre las que destacan los actuales tráficos en los Muelles de Graneles y Poniente y sus concesiones con plazos de caducidad entre 20/30 años y fuertes inversiones en instalaciones fijas.

La alternativa 3 no resuelve a corto y medio plazo las necesidades de ordenación y dotación de muelles para Mercancía General y, además, basa la colaboración público privada en un desarrollo urbanístico de difícil respuesta en el corto y tal vez en el medio plazo. Por todo lo anterior, la alternativa 3 no puede considerarse viable en el actual escenario estratégico del Puerto de Motril.

Alternativa 4

Esta alternativa consiste en el aprovechamiento parcial de la Dársena interior para instalaciones náutico-deportivas ocupando el Muelle de Costa, las actuales instalaciones del Club Náutico y la superficie de agua entre la ribera y la línea que enlaza los extremos Norte de los Muelles de Poniente y Levante.

Esta Alternativa resuelve la demanda de atraques deportivos, pero impide responder a las necesidades de ordenación de zonas, ya que refuerza el aislamiento de los Muelles de Graneles y Poniente del de Las Azucenas e impide desarrollar los muelles y las explanadas para dotar a Motril de instalaciones para los tráficos de contenedores, Ro/Ro y mercancía general.

Por lo anterior, esta alternativa se estima que no debe ser considerada.

Conclusión

Por todo lo anterior, se selecciona como óptima la Alternativa 1, que cumple con ventaja sobre las otras tres las necesidades de ordenación de las zonas comerciales y las de dotación de muelles y explanadas para los tráficos de contenedores, Ro/Ro, mercancía general convencional y Pasajeros.

El resultado físico de la Alternativa y el Esquema del posible Plan Director se define como antes se ha indicado el Plano que se acompaña.

Ventajas estratégicas de la Alternativa 1

- Instalaciones Pesqueras

Se elimina la interferencia actual y en el desarrollo entre la actividad comercial y la pesquera.

Las instalaciones como núcleo de atracción turística se sitúan cercanas a la zona urbana de Santa Adela, con la que son compatibles, y cuya cercanía es favorable para los pescadores que viven en ella.

Podrán recibirse subvenciones para la construcción del puerto pesquero.

- Puerto deportivo

La iniciativa privada podrá solicitar la Concesión del Puerto Deportivo que se construirá a su cargo, con las condiciones de compatibilidad de la ubicación del Puerto Pesquero y con la condición de admitir y dar preferencia a las embarcaciones del Club Náutico.

La ubicación del Puerto Deportivo es cercana a Playa Granada, compatible con la zona urbana adyacente y con el PGOU de Motril.

- Puerto Comercial

El Puerto de Motril tendrá unificada su actividad comercial y su desarrollo podrá acomodarse a sus previsiones de tráfico.

Se genera el muelle nuevo de Poniente con posibilidad de albergar una terminal feeder de contenedores y/o ro/ro.

Se mantiene el muelle de Graneles actual y su posible congestión puede limitarse utilizando para graneles líquidos el atraque en el dique-muelle, enlazado por tubería con las zonas de almacenamiento de las concesiones y en su caso el tramo Sur del Nuevo Muelle de Poniente.

El Muelle de Costa puede destinarse a Cruceros Turísticos y al tráfico de Pasajeros con una estación marítima ubicada en el Almacén de Costa o en la explanada situada al Este del Muelle.

Al rellenar la Dársena Pesquera, se puede crear un nuevo muelle en su testero y tanto éste como el Muelle de Levante tendrán un ancho razonable para su empleo en tráficos de Mercancía General convencional, en su caso podrá destinarse al atraque de Cruceros turísticos..

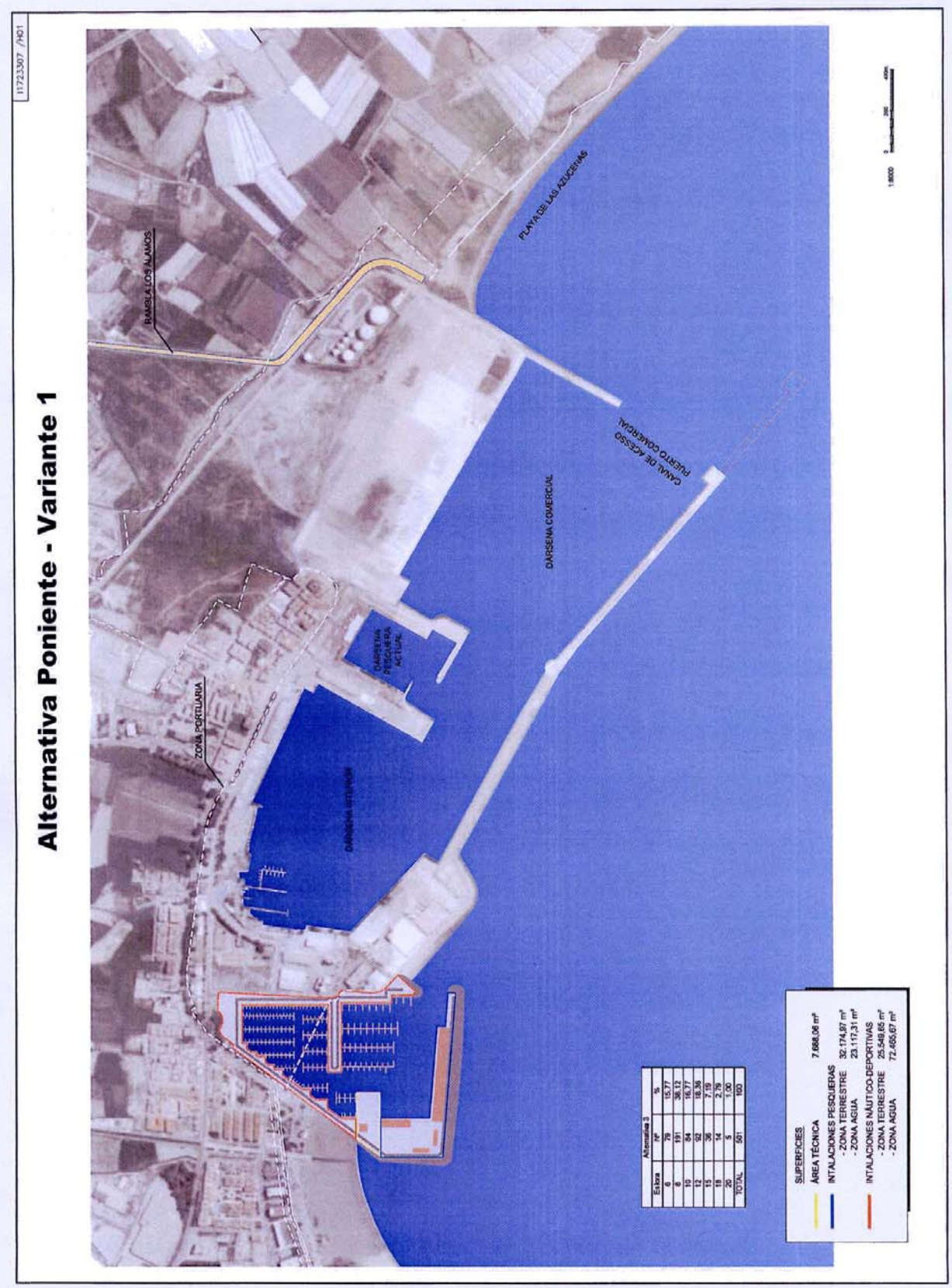
Las características de los Muelles resultantes de la nueva ordenación de la Dársena Interior se indican en el cuadro adjunto.

Alternativa 1. Ordenación Dársena Interior
Esquema del Plan Director

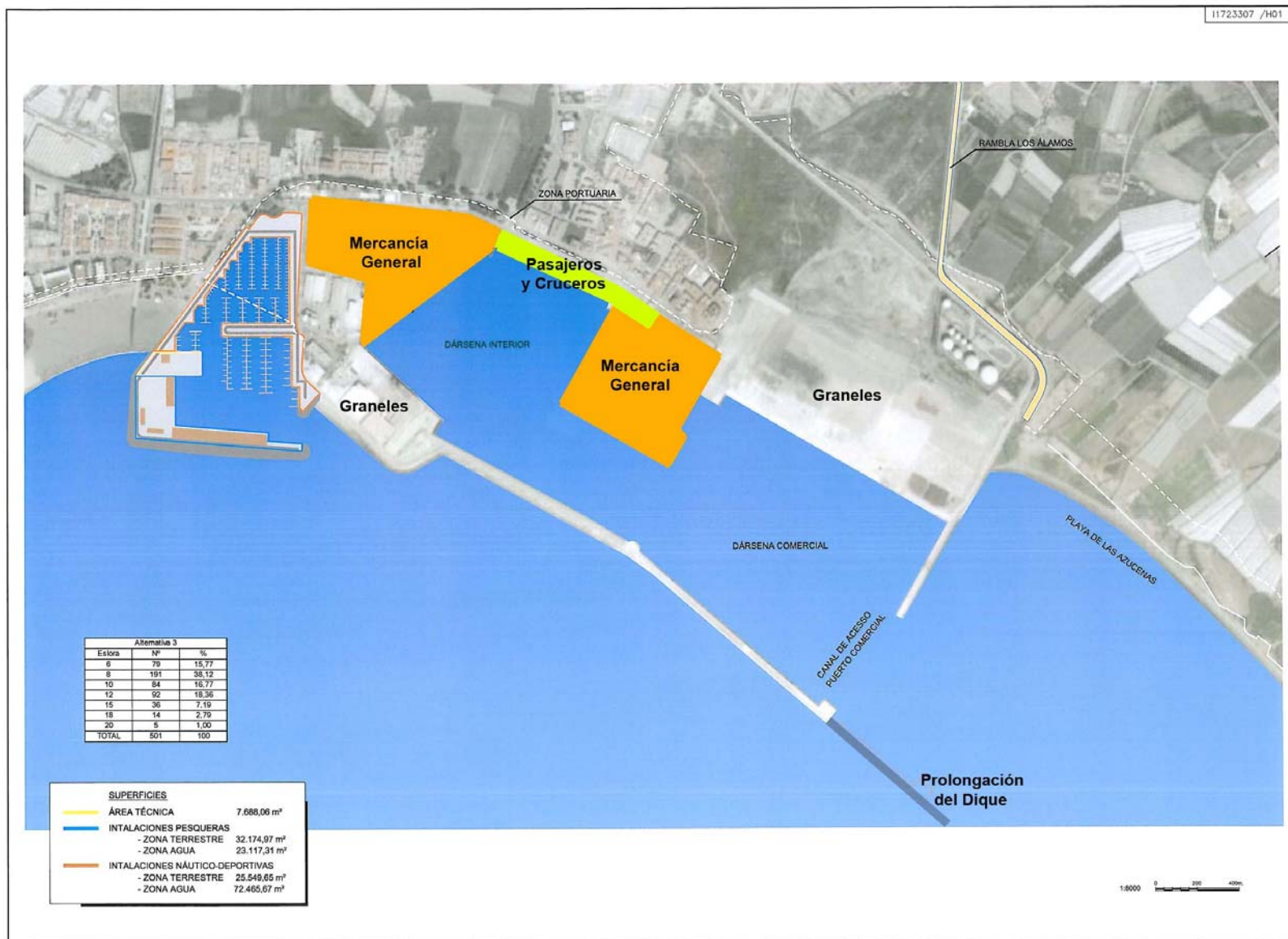
Muelle	Longitud m.	Profundidad m.	Superficie Ha	Destino
Nuevo de Poniente	400	10	8,0	M. General
Levante	250	7,5	8	M. General
Testero	290	10,0		
Total M. General	940	--	16	
Costa	300	7,5	2,2	Pasajeros y cruceros
TOTAL Pasajeros y Cruceros	300	--	2,2	
TOTAL	1.240		18,2	

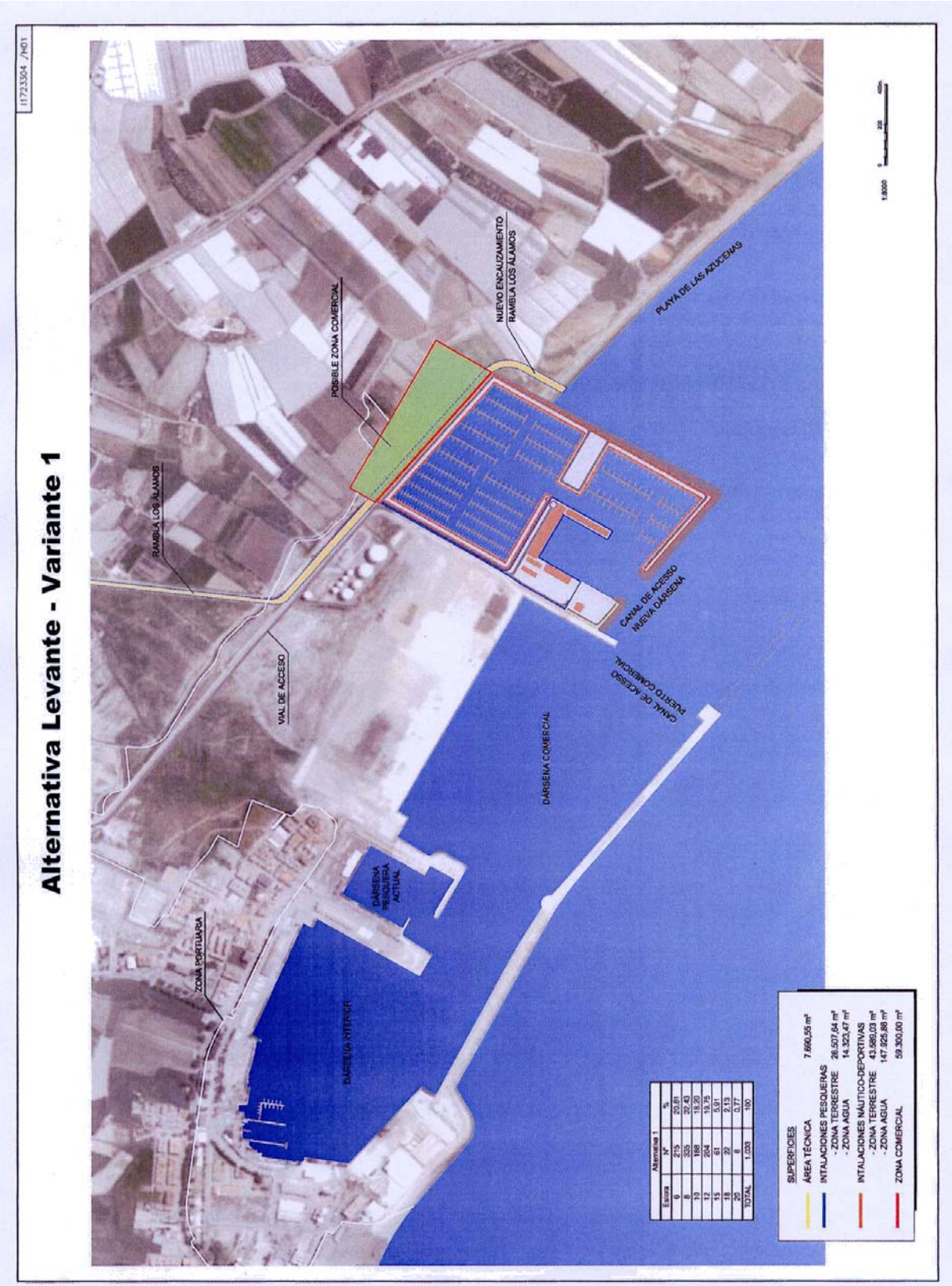
Al amparo de la prolongación de 400 m. del Dique puede situarse una Zona de Reserva para futuras ampliaciones del Puerto de 400/600 m. análoga a la Zona de las Azucenas, con reserva de Zona de Servicio de Agua y Tierra.

En conjunto la Alternativa 1 hace posible el desarrollo sostenible del Puerto Comercial de Motril, sin interferencias con las instalaciones Pesqueras y Deportivas.



Alternativa 1. Ordenación de la Dársena Interior Esquema de Plan Director





3. ANÁLISIS COMPETITIVO DAFO

3. ANÁLISIS COMPETITIVO-DAFO

Con base en los Análisis Interno y del Entorno, desarrollamos el Análisis Competitivo o Análisis DAFO, específico de la Planificación Estratégica, y en él se definen:

FACTORES INTERNOS: DEBILIDADES FORTALEZAS

FACTORES EXTERNOS: AMENAZAS OPORTUNIDADES

- El análisis DAFO es, en su primera fase, una expresión de la situación actual de los Factores Internos y Externos
- Los Factores Internos forman parte del conjunto del puerto y se gestan dentro de él
- Los Factores Externos están en el entorno del puerto.
- Para la definición de los factores DAFO, se ha procedido a revisar sistemáticamente todos y cada uno de los componentes de los Análisis Interno y Externo recogidos en los apartados anteriores, y además se han tenido en cuenta los documentos facilitados por la Autoridad Portuaria, así como los resultados de las entrevistas mantenidas con representantes de instituciones, organismos, empresas y clientes portuarios.
- Con base en estos diferentes aspectos, y por cuatro expertos de manera independiente, se han listado cuatro series de Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades; posteriormente se han analizado y seleccionado las series y se han eliminado duplicidades.
- Las **Debilidades** y **Fortalezas** contemplan aspectos internos del puerto, físicos, organizativos, funcionales y económico-financieros del puerto.
- Las **Amenazas** y **Oportunidades** se centran en el entorno del puerto y concretamente en los aspectos normativos, de relación puerto-ciudad, de sus accesos y enlaces, de sus clientes, zona de influencia, competidores y medioambiente.

En la relación que se acompaña, se califican los factores DAFO en tres niveles de importancia, Alta "A", Media "M", y Baja "B", y de cada factor se hace un comentario explicativo.

Para evitar en lo posible la subjetividad, la calificación se ha realizado de manera independiente por los cuatro expertos. Si en la calificación había dos o más coincidencias, se tomaba ese nivel. En caso de empate, se razonaban los criterios y se acordaba la valoración definitiva.

DEBILIDADES

	FÍSICAS	Calificación
DF1	Existencia de tres zonas comerciales separadas y mal comunicadas	A
DF2	Falta de ordenación de las tres zonas portuarias, Comercial, Pesquera, Deportiva	A
DF3	Falta de Planeamiento a medio y largo plazo y la definición de un Plan Director	A
DF4	Limitación en la bocana para entrada de buques. Prolongación del dique pendiente de realizar.	A
DF5	Limitación de operatividad por agitación en la Dársena de las Azucenas	A
DF6	Equipos obsoletos y escasos	A
DF7	Necesidad de incrementar profundidad a 13 mts. en dársena exterior, Muelle Dique y Canal de entrada. Falta de calado en Dársena Interior	M
DF8	Extremo del dique no operativo en determinadas circunstancias meteorológicas.	M
DF9	Falta de enlaces por tubería entre el Muelle-Dique y la Zona Comercial del M. Graneles y M. Poniente	M
DF10	Estudio de maniobrabilidad de buques y remolcadores incompleto	M
DF11	Falta de Plan Especial	M
DF12	Ausencia de PIF	M
DF13	Rampa de varada en Z. Pesquera inactiva	B
	ORGANIZATIVAS	
DO1	Falta de relación entre Departamentos	A
DO2	Coordinación mejorable entre organismos de control portuario	A
DO3	Bajo número de consignatarios	A
DO4	Bajo número de empresas estibadoras	A
DO5	Desequilibrios de personal cualificado en el organigrama	A

	de la APM	
DO6	Escasa integración de los componentes de la empresa puerto en su conjunto.	M
DO7	Baja expresión corporativa portuaria de MotrilPort	M
DO8	Personal con escasa experiencia de gestión en la APM	M
DO9	Falta de adecuación de dotación de remolque a las necesidades	M
DO10	Tarifas de remolque mejorables, tarifa plana	M
DO11	Falta de personal y tarifas inadecuadas en Amarre	M
DO12	Programa de formación mejorable en la APM	M
DO13	Parte del personal de la APM poco proclive al cambio y a la innovación	M
DO14	Organigrama de la APM no adaptado a Puerto Propietario	M
DO15	Escasez de talleres de reparaciones en el Puerto	B
DO17	Pasado de la APM de dependencia de Almería	B
	FUNCIONALES	
DFu1	Ausencia de tráfico contenedores	A
DFu2	Ausencia de líneas regulares de Mercancía General	A
DFu3	Baja calidad y precios altos en el servicio de manipulación de mercancías	A
DFu4	Rigidez aduanera	A
DFu5	Limitación en los calados de los buques	A
DFu6	Limitada posibilidad de acción de la APM en relación con los servicios de estiba	A
DFu7	Problemas de explotación y administrativos debido a la separación de las dársenas comerciales	A
DFu8	Congestión de algunos muelles, infrautilización de otros	A
DFu9	Cuasi monopolio de empresas estibadoras – consignatarias	A
DFu10	Capacidad de buques restringida por calado	A
DFu11	No aplicación en la APM de sistemas de gestión innovadores (RSC)	M
DFu12	Gran proporción de Graneles Líquidos con poco Valor Añadido	M
DFu13	Falta de definición por la APM de indicadores en el control de las empresas prestadoras de servicios portuarios	M
DFu14	Maniobrabilidad dificultada por limitación de calado en Dársena Azucenas y bocana	M
DFu15	Multiplicidad de organismos con competencias en el ámbito portuario	M
DFu16	Escasa dotación Guardia Civil	M
DFu17	Inexistencia de empresas transitarias en el puerto	M
DFu18	Comunidad portuaria poco activa	M
DFu19	e-port poco desarrollado	M

DFu20	Gestión de la Lonja Mejorable	B
	ECONÓMICO FINANCIERAS	
DEF1	Ingresos por tasas de ocupación privativa del dominio público bajas	A
DEF2	Cashflow inferior a las inversiones de la A P	A
DEF3	Dependencia de la APM de fondos de compensación y fondos europeos	A
DEF4	Elevado coste de las infraestructuras portuarias	A
DEF5	Proporción de gastos de personal en la APM	M
DEF6	Falta de autonomía financiera de la APM.	M
DEF7	Dificultad de reacción ante la crisis global	M
DEF8	Escasa inversión de otras administraciones	M
DEF9	Rigidez presupuestaria de la APM.	B

Comentarios

DF1.- Existencia de tres zonas comerciales separadas y mal comunicadas. La existencia de tres zonas comerciales separadas y mal comunicadas, es un problema que exige a la Aduana mayor plantilla de Guardia Civil, produce complicaciones burocráticas y pérdidas de tiempo, que finalmente se traducen en entorpecimiento y mayor carestía del paso de las mercancías por el Puerto.

DF2.- Falta de ordenación de las tres zonas portuarias, Comercial, Pesquera, Deportiva. Una de las causas de la existencia de dichas tres zonas, es el Puerto Pesquero enclavado entre las dos dársenas comerciales. Además, la zona deportiva es una concesión, sita también entre dos muelles comerciales. Es urgente la ordenación de estas zonas para mejorar la explotación del Puerto.

DF3.- Falta de Planeamiento a medio y largo plazo y de definición de un Plan Director. Para realizar esta ordenación serán necesarias obras de infraestructura, lo que precisa un Planeamiento a medio y largo plazo y la elaboración de un Plan Director, que ahora no existe.

DF4.- Limitación en la bocana para entrada de buques. Prolongación del dique pendiente de realizar. La bocana actual limita la entrada de buques de mayor porte. Es necesaria la prolongación del dique proyectado que, además de proporcionar un antepuerto para mejorar la entrada de los buques, también servirá para mejorar las condiciones de abrigo en la Dársena de Las Azucenas.

DF5.- Limitación de operatividad por agitación en la Dársena de Las Azucenas. Al dique de abrigo le falta longitud para poder abrigar adecuadamente la dársena de Las Azucenas, por lo que en ciertos temporales, se produce una agitación que limita la operatividad en los muelles correspondientes, siendo necesaria su prolongación.

DF6.- Equipos obsoletos y escasos. Los equipos para la descarga y manipulación de mercancías son obsoletos y escasos, lo que representa un perjuicio para el coste de las operaciones y para la agilidad y competitividad del Puerto.

DF7.- Necesidad de incrementar profundidad a 13 m. en dársena exterior, Muelle Dique y Canal de entrada. Falta de calado en Dársena Interior. La inexistencia de un atraque, así como dársena exterior y canal de entrada, con más de 13 m. de calado, limita la llegada de buques tipo PANAMAX y HANDY SIZE, lo que representa una importante desventaja en relación con los puertos de Almería y Málaga.

DF8.- Extremo del dique no operativo en determinadas circunstancias meteorológicas. Este inconveniente se resolverá con la prolongación del dique prevista a corto plazo en el plan de obras vigente.

DF9.- Falta de enlaces por tubería entre el Muelle-Dique y la Zona Comercial del M. Graneles y M. Poniente. La existencia de tubería de enlace, que ahora no hay, entre la primera alineación del Muelle-Dique y la Zona Comercial del Muelle de Graneles y del Muelle de Poniente, facilitaría la descarga de graneles líquidos.

DF10.- Estudio de maniobrabilidad de buques y remolcadores incompleto. Es necesario terminar el estudio de maniobrabilidad de buques y remolcadores, que actualmente está incompleto, que sirva de base al Consejo de Navegación y Puerto para proponer las condiciones de navegación y uso de remolcadores, sobre las que ahora hay algunas dudas.

DF11.- Falta de Plan Especial. Una vez aprobado el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, debería haberse abordado el estudio del Plan Especial correspondiente. La aprobación de este Plan, mejoraría las relaciones con el Ayuntamiento o, por lo menos, definiría claramente las que deben existir entre ambos.

DF12.- Ausencia de PIF. La existencia de un Puesto de Inspección Fronteriza (PIF), que ahora está en proyecto, puede atraer nuevas mercancías al Puerto.

DF13.- Rampa de varada en Z. Pesquera inactiva. La rampa de varada en la Zona Pesquera está inactiva actualmente. Su actividad sería una instalación que facilitaría el mantenimiento, en la situación actual, de las embarcaciones pesqueras, e incluso las deportivas.

D.O.1.- Falta de relación entre departamentos: Se ha detectado una cierta falta de comunicación entre algunos departamentos de la APM, que funcionan como áreas estancas

D.O.2.- Coordinación mejorable entre organismos de control portuario: La relación de la APM con la Capitanía de Puerto y con la Aduana, aunque es buena en el ámbito personal, es mejorable en el institucional

D.O.3./ D.O.4. Bajo número de empresas estibadoras y consignatarias: La existencia de sólo dos empresas estibadoras y sólo dos empresas consignatarias da lugar a un nivel bajo de competencia intraportuaria, especialmente en la estiba.

D.O.5.- Desequilibrio de personal cualificado en el organigrama de la APM: La dotación de personal cualificado y con responsabilidad es baja, comparada con la dotación de personal de baja cualificación.

D.O.6.- Escasa integración de los componentes de la empresa puerto en su conjunto: No existe la idea de que todos los componentes del puerto deben funcionar como un conjunto integrado y armónico.

D.O.7.- Baja expresión corporativa portuaria de Motril Port: Las empresas portuarias tienen baja representación y responsabilidad en Motril Port.

D.O.8.- Personal con escasa experiencia de gestión en la APM: Falta de experiencia portuaria en el personal de reciente incorporación procedente de otros sectores.

D.O.9.- Falta de adecuación de dotación del remolque: Las características de los remolcadores y su número no se adaptan a las necesidades del Servicio, El estudio de maniobrabilidad realizado recientemente permitirá adaptar la dotación a las necesidades.

D.O.10.- Tarifas de remolque mejorables: Tarifa plana. Las tarifas del servicio de remolque son casuísticas y, según los clientes, elevadas. La fijación de una tarifa plana en función del servicio y no del número de remolcadores

empleados puede racionalizar esta importante partida en la cuenta de escala de los buques.

D.O.11.- Falta de personal y tarifas inadecuadas en el Amarre: El servicio de Amarre cuenta con

Solo dos empleados, número insuficiente para cubrir el amarre y el lanchaje de los prácticos en las 24 horas. Sus tarifas deberían ser proporcionadas a los costes y revisables con éstos.

D.O.12.- Programa de formación mejorable en la APM: El programa de formación de la APM se deberá adaptar a los niveles relativamente bajos de conocimiento y/o experiencia portuaria del personal.

D.O.13.- Parte del personal de la APM poco proclive al cambio y a la innovación: El personal procedente de la anterior organización, dependiente del Puerto de Almería, tiene dificultad de adaptación a la nueva situación.

D.O.14.- Organigrama de la APM no adaptado al Puerto Propietario: Las nuevas funciones de la APM como Puerto Propietario, basadas en la Colaboración Público-Privada y en la mayor importancia de las concesiones y de su control, debe de tener su reflejo en el Organigrama, reforzando el área de Concesiones y la relación con las empresas que conforman la empresa puerto.

D.O.15.- Escasez de talleres de reparaciones en el Puerto: El servicio de reparación a la flota pesquera y el de reparaciones a flote para los buques comerciales no está suficientemente dotado y podría impulsarse por la APM facilitando su ubicación en el Puerto.

D.O.16.- Pasado de la APM de dependencia de Almería: La reciente dependencia del Puerto de Almería es perceptible en ciertos aspectos, que deben ser analizados y modificados.

D.Fu.1.- Ausencia de tráfico de contenedores: La generación del tráfico de contenedores de entrada y salida en la Zona de Influencia natural no encuentra respuesta en el Puerto de Motril. La falta de masa crítica de este tipo de tráfico para servicios directos se debería paliar con servicios regulares de buques feeder a puertos “hub” cercanos, como Algeciras o Málaga.

D.Fu.2.- Ausencia de líneas regulares de Mercancía General: Las líneas regulares responden con mayor calidad que las de los buques “tramp” a las necesidades de los cargadores y son básicas y una realidad generalizada en todos los puertos españoles.

D.Fu.3.- Baja calidad y precios altos en el servicio de manipulación de mercancías: El bajo número de empresas estibadoras y la escasa dotación de grúas, facilitan la baja calidad y los precios altos en los servicios de manipulación de mercancías.

D.Fu.4. Rigidez aduanera: El cumplimiento de normativas de la Unión Europea y la limitación de horarios rigidizan la práctica del control aduanero.

D.Fu.5.- Limitación en los calados de los buques: La limitación del calado de los buques, que recientemente ha sido mejorada con las nuevas normas de entrada y salida, limita la capacidad de los buques, encarece el flete, y rebaja la competitividad de los operadores logísticos y cargadores en el Puerto de Motril.

D.Fu.6.- Limitada posibilidad de acción de la APM en relación con los servicios de estiba: Como en todos los puertos españoles, la APM tiene restringida su actuación en relación con el personal de estiba, lo que limita en gran manera la gestión racional de este servicio.

D.Fu.7.- Problemas de explotación y Administración debido a la separación de las zonas comerciales: Las sucesivas ampliaciones del puerto han tenido como consecuencia la creación de áreas comerciales aisladas y mal comunicadas entre sí, lo que conlleva dificultades administrativas y funcionales en la explotación portuaria.

D.Fu.8.- Congestión en algunos muelles e infrautilización de otros: La concentración de concesiones en el muelle de graneles tiende a congestionarlo, mientras que otros, por su situación, son de baja utilidad, en parte por la falta de enlaces por tubería en los atraques del dique y en parte consecuencia de la separación de zonas comerciales

D.Fu.9.- Cuasi monopolio de empresas estibadoras y consignatarias: La existencia de solo dos empresas estibadoras y dos consignatarias produce un cuasi monopolio, acaso generado por el limitado tráfico del puerto.

D.Fu.10.- Capacidad de buques restringida por el calado: Los buques de graneles líquidos atracan en el puerto con falso flete, lo que encarece el transporte y resta competitividad al puerto. En cierta medida, ha sido eliminada esta debilidad con la ampliación de calados recientemente fijada.

D.Fu.11.- No aplicación en la APM de sistemas de gestión innovadores: Los sistemas de reciente implantación en algunos puertos como el de

Crecimiento Sostenible o el de Responsabilidad Social Corporativa (RSC), deberían ser analizados y estudiados para su aplicación en un futuro por la APM

D.Fu.12.- Gran proporción de graneles líquidos, con poco valor añadido:

El predominio de los graneles líquidos y el escaso tráfico de mercancía general hacen que el Puerto de Motril aporte poco Valor Añadido. Con la implantación del Polígono Empresarial y la ampliación de la Zona de Influencia con los nuevos enlaces, la proporción de tráficos podrá resultar más armónica.

D.Fu.13.- Falta de definición por la APM de indicadores en el control de las empresas prestadoras de Servicios Portuarios: Una de las principales funciones de la APM como Puerto Propietario deberá ser el control de las empresas concesionarias, a través de indicadores de calidad y del control del cumplimiento de las condiciones concesionales.

D.Fu.14.- Maniobrabilidad dificultada por limitación de calado en Dársena de Azucena y bocana: Sobre la dificultad de la maniobra de los buques en la bocana y en la Dársena de las Azucenas ha sido realizado recientemente un estudio cuyas conclusiones deberán ser aplicadas.

D.Fu.15.- Multiplicidad de organismos con competencias en el ámbito portuario: La multiplicidad de organismos con competencia en el ámbito portuario hace necesaria la coordinación con la APM y con las empresas portuarias conformando una empresa integrada de servicios a los Clientes del Puerto, Buques, Pasajeros, Mercancías y Pesca.

D.Fu.16.- Escasa dotación de la Guardia Civil: La escasa dotación de la Guardia Civil en coincidencia con la separación de las Zonas Comerciales, dificulta la normal explotación portuaria

D.Fu.17.- Inexistencia de empresas transitarias en el Puerto: El Puerto de Motril no es base de empresas transitarias, que sí están instaladas en puertos competidores, lo que rebaja la competitividad y las oportunidades de captación de tráficos del puerto.

D.Fu.18.- Comunidad Portuaria poco activa: En el Puerto de Motril no existe espíritu de Comunidad Portuaria como expresión corporativa de la empresa puerto. Motrilport es un inicio de esa integración.

D.Fu.19.- E-port poco desarrollado: La aplicación informática en la APM y en la relación entre las empresas portuarias y los organismos de control está poco desarrollada en relación con puertos de análoga importancia.

D.Fu.20.- Gestión de Lonja mejorable: La gestión de la Lonja del puerto pesquero es mejorable en los servicios de subasta y exportación de pescado.

D.EF.1.- Tasas de ocupación privativas del dominio público bajas: Las tasas de ocupación privativa del dominio público deberán ser revisadas, ya que esta fuente de ingresos en los Puertos Propietarios tiene cada vez más importancia.

D.EF.2.- Cash-flow inferior a las inversiones de la AP: El Cash-Flow generado por la APM es inferior a las inversiones, la proporción entre ambos valores es un indicador de la autosuficiencia y su variación anual debe de ser tenida en cuenta.

D.EF.3.- Dependencia de fondos de compensación y fondos europeos: La dependencia inicial de fondos exteriores es lógica en el Puerto de Motril, que está en fase de fuertes mejoras, pero deberán estudiarse los medios para rebajar esta dependencia.

D.EF.4.- Elevado coste de las infraestructuras portuarias: El negocio portuario es intensivo en capital y la realidad de elevado coste de las infraestructuras portuarias es un factor a tener en cuenta en los presupuestos y planes de la AP.

D.EF.5.- Proporción de gastos de personal en la APM: La proporción de gastos de personal sobre los gastos corrientes en la APM del 59% en 2.002 rebajado al 54% en 2008, es ligeramente superior al de la media nacional del 52%.

D.EF.6.- Falta de Autonomía Financiera: La falta de Autonomía Financiera rigidiza los presupuestos de gastos e inversiones de la APM.

D.EF.7.- Dificultad de reacción ante la crisis global: La APM deberá enfrentarse a la crisis sin mucha posibilidad de influir en ella. Una rebaja en las tasas influye poco en la atracción de tráfico y desequilibra la cuenta de resultados. La proporción de las tarifas portuarias sobre el coste total del paso por puerto para la mercancía es del orden del 15%, una rebaja del 10% en la tarifa influiría en menos del 1% ya que está comprobado que parte de la rebaja se diluye en el camino.

D.EF.8.- Escasa inversión de otras administraciones: Las inversiones de otras administraciones responsables de carreteras, ferrocarriles, están siendo ralentizadas o pospuestas.

D.EF.9.- Rigidez presupuestaria de la APM: La rigidez presupuestaria de la APM dificulta la aplicación racional de inversiones.

AMENAZAS

	NORMATIVAS	Calificación
AN1	Plan Director pendiente de redacción	A
AN2	Ley de Costas	A
AN3	Normativa medioambiental	A
AN4	Plan Especial pendiente de redacción	M
AN5	Dependencia del planeamiento municipal.	M
AN6	Inseguridad jurídica en cuanto a licencias municipales	M
AN7	Autonomía Portuaria limitada	B
AN8	Dependencia del OPPE	B
AN9	Redacción pendiente de los Pliegos de prescripciones particulares de los Servicios Portuarios	B
	PUERTO-CIUDAD	
APC1	Proximidad de los barrios de Varadero y Santa Adela	A
APC2	Oposición vecinal a las implantaciones industriales portuarias	A
APC3	Impedimentos licencias de obras a los concesionarios	A
APC4	Iniciativa privada de ocupación de Dársena Interior por instalaciones Náutico Deportivas	A
APC5	Falta de identificación de impactos positivos	A
APC6	Ausencia de Plan Especial	M
APC7	Limitación de utilización de algunos muelles con ciertas mercancías	M
	ACCESOS TERRESTRES	
AAc1	Accesos por autovía sin completar	A
AAc2	Ausencia de ferrocarril	A
	CLIENTES	
AC1	Inexistencia tráfico de contenedores	A
AC2	Ausencia de líneas regulares	A
AC3	Difícil captación de tráfico de fruta estacional	M
AC4	Alta proporción de tráfico graneles líquidos y baja de mercancía	M

	general	
	ZONA DE INFLUENCIA	
AZF1	Zona de Influencia reducida a la Provincia de Granada	A
AZF2	Zona de Influencia limitada por comunicaciones deficientes	A
AZF3	Zona de influencia poco industrializada y con limitada actividad económica	A
AZF4	Escasa captación de tráfico en el eje Motril-Madrid	A
	COMPETIDORES-MERCADO	
ACM1	Puertos competidores Almería/Málaga	A
ACM2	Desconocimiento del Puerto de Motril por potenciales clientes, falta de información de sus servicios	A
ACM3	Transporte por carretera	A
ACM4	Otros puertos con líneas de contenedores	M
	MEDIO AMBIENTE	
AMA1	Limitaciones y trabas al desarrollo del puerto	A
AMA2	Cercanía de Zona urbana	M
AMA3	Imagen percibida de actividades portuarias molestas	M

Comentarios

AN1.- Plan Director pendiente de redacción. Para defender al Puerto de diversas amenazas, tanto normativas como de otra índole, indicadas seguidamente, es necesario tener aprobado un Plan Director, ahora pendiente de redacción, que prevea las infraestructuras necesarias, ampliando en consecuencia, la zona de servicio del Puerto.

AN2.- Ley de Costas. El Puerto limita por Este y Oeste con sendas playas, sobre las que la Ley de Costas impone restricciones. Por ello y en consecuencia con el Plan Director, antes mencionado, conviene ampliar por ambos lados, la zona de servicio del Puerto, fijando en aquellas, una amplia zona de reserva portuaria.

AN3.- Normativa medioambiental. Otra de las restricciones impuestas al Puerto, vienen de la Normativa Medioambiental que, en general viene cumpliéndose bien, pero su protección se reforzará con un Plan Director y un Plan Especial de la zona de servicio, que prevean las instalaciones y medidas necesarias en el aspecto medioambiental.

AN4.- Plan Especial pendiente de redacción. Sobre la necesidad del Plan Especial, pendiente de redacción, se han dado suficientes razones en párrafos anteriores. Además, como se ha señalado anteriormente (DF11), aquel definiría

con claridad las relaciones que deben existir con el Ayuntamiento, y se eliminarían las amenazas AN5 y AN6.

AN5.- Dependencia del planeamiento municipal. En los últimos tiempos se han dado casos de dependencia e injerencia del planeamiento municipal, en el otorgamiento de licencias de construcción en algunas concesiones, por lo que es necesaria la aprobación del Plan Especial, que defina la situación.

AN6.- Inseguridad jurídica en cuanto a licencias municipales Recientemente, se ha negado la licencia municipal a una de las concesiones otorgadas en la zona de servicio de Puerto, lo que produjo inseguridad jurídica, que ha debido resolverse ante los Tribunales.

AN7.- Autonomía Portuaria limitada. La autonomía Portuaria es limitada por sus escasos medios económicos.

AN8.- Dependencia del OPPE Por el mismo motivo anterior y como consecuencia de él, la Autoridad Portuaria tiene dependencia del Organismo Público Puertos del Estado.

AN9.- Redacción pendiente de los Pliegos de prescripciones particulares de los Servicios Portuarios. Además de ser una exigencia legal, muchos de los inconvenientes detectados en los Servicios Portuarios, mejorarán con la implantación de los Pliegos de prescripciones particulares de los mismos, actualmente pendientes de redacción.

A.PC.1/A.PC.2.- Proximidad de los barrios de Varadero y Santa Adela / Oposición vecinal a las implantaciones industriales portuarias: La proximidad de los barrios motrileños interfiere con ciertas actividades y usos portuarios, especialmente a las implantaciones industriales

A.PC.3.- Impedimento de licencia de obras a concesionarios: La política municipal de no otorgar licencia de obras a los concesionarios planteó problemas en el desarrollo portuario e incluso la no implantación de ciertas empresas

A.PC.4.- Iniciativa privada de ocupación de la Dársena interior por instalaciones deportivas: La tentativa de la iniciativa privada de reordenación de la dársena interior puede perturbar de forma muy importante el racional desarrollo portuario

A.PC.5.- Falta de identificación de impactos positivos: Los impactos portuarios positivos de valor añadido y creación de empleo no son suficientemente estimados por los ciudadanos ni por el municipio.

A.PC.6.- Ausencia de Plan Especial: Una vez definidos los nuevos Planes de Usos y Director del Puerto, sería conveniente redactar el Plan Especial, concordante con el Plan General de Ordenación Urbana de Motril

A.PC.7.- Limitación de utilización de algunos muelles con ciertas mercancías: La cercanía de los barrios de Varadero y Santa Adela limitan los usos portuarios para ciertas mercancías.

AAc1.- Accesos por autovía sin completar. Actualmente se encuentran en obras los tramos de autovías de accesibilidad al Puerto de Motril que quedarán concluidas en breve (Conexión con Granada 2009; con Málaga 2010; con Almería 2011), entretanto Motril, su vega y el Puerto ven penalizada su accesibilidad terrestres por carretera.

AAc2.- Ausencia de ferrocarril. La falta de accesibilidad ferroviaria a la comarca y por tanto también al puerto en un futuro que se prevé lejano puede limitar la operativa del puerto máxime cuando la política europea de transporte contempla la transferencia de cargas de la carretera al ferrocarril.

AC1 Inexistencia tráfico de contenedores. La zona de influencia del Puerto de Motril no cuenta con la masa crítica suficiente para establecer servicios directos de contenedores. Servicios regulares de buques feeder con puertos hub cercanos responderían a la demanda de potenciales clientes del Puerto de Motril que en la actualidad están utilizando otros puertos para este tráfico.

AC2 Ausencia de líneas regulares. La calidad del servicio de una línea regular es superior a la que ofrecen los buques tramp, respondiendo mejor a las necesidades de su cliente la mercancía.

AC3 Difícil captación de tráfico de fruta estacional La producción hortofrutícola de la provincia de Granada se da fundamentalmente entre los meses de noviembre y marzo, lo que dificulta el establecimiento de un servicio en contenedores para esta carga. Se ha estudiado la posibilidad de establecer este servicio entre los puertos de Motril y Dunkerque

AC4 Alta proporción de tráfico graneles líquidos y baja de mercancía general .El desequilibrio en la distribución de tráfico graneles líquidos 58 %,

graneles sólidos 34 % y mercancía general 8 %, produce un bajo valor añadido en la manipulación de mercancías comparado con el de otros puertos. El esfuerzo de marketing deberá dirigirse a la captación de mercancía general y contenedores.

AZF1.- Zona de Influencia reducida a la Provincia de Granada. La zona de influencia del puerto de Motril se circunscribe casi exclusivamente a la provincia de Granada origen y destino del 97% de los tráficos del puerto, destaca el propio municipio de Motril como destino del 12% de estos.

AZF2.- Zona de Influencia limitada por comunicaciones deficientes. La mala accesibilidad terrestre por carretera y la falta de ferrocarril limitan actualmente el crecimiento de la zona de influencia del Puerto.

AZF3.- Zona de influencia poco industrializada y con limitada actividad económica. Esta realidad socioeconómica influye decisivamente en el crecimiento de la actividad portuaria que está al servicio de las importaciones y exportaciones de mercancías.

AZF4.- Escasa captación de tráficos en el eje Motril-Madrid. Debido fundamentalmente a la precariedad actual de los accesos terrestres por carretera y ferrocarril y a la competencia de los puertos de Málaga y Almería.

ACM1. Puertos competidores Almería/Málaga. Los puertos competidores del Puerto de Motril por su situación y características son los puertos de Almería y Málaga.

ACM2. Desconocimiento del Puerto de Motril por potenciales clientes, falta de información de sus servicios. Una de las principales razones de la no utilización del Puerto de Motril por parte de las empresas radicadas en su zona de influencia, es el desconocimiento que tienen del mismo y la falta de información sobre sus servicios.

ACM3 Transporte por carretera. Además de los puertos competidores, el transporte por carretera es un competidor del transporte marítimo y en este caso concreto de líneas feeder de contenedores de las que se ha hablado anteriormente

ACM4 Otros puertos con líneas de contenedores. Puertos como Valencia, Algeciras o Barcelona son utilizados por empresas de la zona de influencia del Puerto de Motril para importar/exportar sus mercancías en contenedor al carecer el Puerto de Motril de servicio para este tráfico.

AMA1.- Limitaciones y trabas al desarrollo del puerto. Al ser hoy por hoy un puerto fundamentalmente granelero tanto el Ayuntamiento de Motril como los residentes en el barrio de Varadero responsabilizan al puerto de afecciones medioambientales (ruido, polución,...)

AMA2.- Cercanía de Zona urbana. La cercanía del barrio de Varadero que rodea la zona de servicio del puerto penaliza la operativa portuaria, máxime cuando las reivindicaciones medioambientales crecen socialmente.

AMA3.- Imagen percibida de actividades portuarias molestas. Esta realidad se explica por ser el Puerto de Motril un puerto fundamentalmente granelero como se ha dicho en el comentario primero de este epígrafe.

FORTALEZAS

	FÍSICAS	Calificación
FF1	Oferta de Muelle de las Azucenas	A
FF2	Oferta adecuada de muelles y superficies actual, a corto y medio plazo	A
FF3	Posibilidad de incrementar la profundidad de muelles y dársenas	A
FF4	Posibilidad de situar la ampliación del puerto según la alternativa seleccionada a poniente	A
FF5	Posibilidad de aprovechamiento integral de la Dársena interior con un muelle de enlace entre M. Poniente y el de Costa	A
FF6	Posibilidad aprovechamiento de la actual Dársena Pesquera con nuevos muelles y explanadas.	A
FF7	Excelente oferta de ZAL, y del futuro Polígono Empresarial y Centro de Mercancías	A
FF8	Desarrollo del Plan Director	A
FF9	Acceso por carretera sin atravesar núcleos urbanos	M
FF10	Buenas instalaciones pesqueras	M
FF11	Disponibilidad del Muelle de Costa adecuado para cruceros	M
	ORGANIZATIVAS	
FO1	Posibilidad Colaboración Público Privada	A
FO2	Creación de Motrilport con funciones mejorables	A
FO3	Buena dotación de Agentes Logísticos	A
FO4	Alta motivación de los directivos del Puerto con espíritu de cambio e innovación.	A
FO5	Apoyo del OPPE	A
FO6	Posición de Puerto Propietario	M
FO7	Posible colaboración de los Consejeros para el desarrollo portuario	M
FO8	Posibilidad de mejorar la flota de remolcadores	M
FO9	Buena integración de Sestimosa	M
FO10	Organización de nueva creación	M
FO11	Sistemas de la Calidad, ISO 9000 implantado en la APM	M
	FUNCIONALES	
FFu1	Excelente situación geográfica para el tráfico de cruceros – Alhambra, S. Nevada	A
FFu2	Autoridad Portuaria cercana y accesible	A
FFu3	Posibilidad de reordenar las Dársenas	A
FFu4	Posibilidad de modificaciones del recinto aduanero	A

FFu5	Posibilidad de recibir buques de mayor calado	A
FFu6	Buena disponibilidad del personal de la APM	M
FFu7	Buena disposición de los trabajadores de la estiba	M
FFu8	Buena percepción de la gestión de AP	M
FFu9	Buen funcionamiento del sistema de Seguridad y Policía	M
FFu10	Bajos precios de almacenamiento de mercancías	M
FFu11	Desarrollo de la función comercial del puerto por parte de Motrilport	M
FFu12	Posibilidad de cambio de denominación, Puerto de Motril-Granada	M
FFu13	Posibilidad de aplicar sistemas de gestión innovadores(RSC)	M
	ECONÓMICO FINANCIERAS	
FEF1	Altos importes del Fondo de compensación	A
FEF2	Alta subvención de Fondos europeos	A
FEF3	Previsión alta de inversiones	A
FEF4	Impacto económico del Puerto relevante	A
FEF5	Posibilidad de generar más recursos	A
FEF6	Capacidad de endeudamiento	M

Comentarios

FF1.- Oferta de Muelle de las Azucenas. La obra recientemente terminada del Muelle de Las Azucenas, con 12 m. de calado ampliable a 14 m. y sus instalaciones complementarias, representa una excelente oferta: amplia explanada para depósito de mercancías y por detrás una extensa ZAL, como se comenta más adelante (FF7).

FF2.- Oferta adecuada de muelles y superficies actual, a corto y medio plazo. Además del muelle indicado anteriormente, el resto de los muelles y superficies del Puerto, permiten una oferta adecuada, tanto actual, como a corto y medio plazo. Sin perjuicio de ello, sería conveniente que el muelle de las Azucenas tuviera un calado de 14 m, compatible con su tipología.

FF3.- Posibilidad de incrementar la profundidad de muelles y dársenas. Los muelles y las dársenas del Puerto permiten incrementar la profundidad de los mismos, estableciendo por delante de ellos, un nuevo muro de contención con mayor calado.

FF4.- Posibilidad de situar la ampliación del puerto según la alternativa seleccionada a poniente—El Puerto se podrá ampliar hacia Poniente, para reubicar la Zona Pesquera y la Zona Deportiva, independizándolas de la Zona

Comercial, dejando un Recinto Aduanero único, con lo que se eliminará una de las graves debilidades de Puerto, actualmente existentes

FF5.- Posibilidad de aprovechamiento integral de la Dársena interior con un muelle de enlace entre M. Poniente y el de Costa. Con el traslado de la Zona Deportiva, indicada en el párrafo anterior, se podría realizar un aprovechamiento integral de la Dársena Interior con un muelle de enlace entre los muelles de Poniente y de Costa, construyéndolo con el calado adecuado.

FF6.- Posibilidad aprovechamiento de la actual Dársena Pesquera con nuevos muelles y explanadas. Si se traslada la Zona Pesquera (FF4), existiría la posibilidad de aprovechar la actual Dársena Pesquera para rellenarla y establecer nuevos muelles y explanadas.

FF7.- Excelente oferta de ZAL, y del futuro Polígono Empresarial y Centro de Mercancías. El Puerto dispone de una excelente oferta de ZAL totalmente urbanizada, limítrofe con un Polígono Empresarial de propiedad municipal, con gran potencialidad de desarrollo, al no haber residencia alguna en sus alrededores, ni suelo calificado para tal fin.

FF8.- Desarrollo del Plan Director. El desarrollo de las obras e instalaciones que ha de prever el Plan Director, comentado anteriormente (AN1 y AN3), constituirá una importante fortaleza en el futuro.

FF9.- Acceso al Puerto sin atravesar núcleo urbano alguno. El acceso al Puerto se hace sin atravesar núcleo urbano alguno, lo que representa una importante ventaja sobre sus puertos competidores de Almería y Málaga.

FF10.- Buenas instalaciones pesqueras. El Puerto actualmente tiene buenas instalaciones pesqueras, cuya bondad deberá mantenerse e incluso mejorarse, si se traslada el emplazamiento de la Zona Pesquera.

FF11.- Disponibilidad del Muelle de Costa adecuado para cruceros. El Muelle de Costa, situado frente a la mejor zona urbana de la población, es adecuado para el desarrollo del tráfico de cruceros, que el Puerto debe aprovechar por su gran potencialidad turística, tanto de playas, como por su proximidad a Granada y a Sierra Nevada.

F.O.1.- Posibilidad de Colaboración Público-Privada: En el Puerto de Motril, la colaboración Público Privada (CPP) es hoy una realidad y se confirma con la respuesta empresarial a la ZAL de las Azucenas, que quedó limitada por impedimentos municipales. La ZAL, con el complemento del Polígono

Empresarial colindante, facilitará en gran medida la CPP a la que tienden los puertos españoles y es la base de la función de Puerto Propietario de la AP.

F.O.2.- Creación de Motrilport con funciones mejorables: La creación de Motrilport es un primer paso para la comercialización del Puerto de Motril como un todo. Motrilport puede mejorarse incorporando a su composición las empresas portuarias.

F.O.3.- Buena dotación de Agentes Logísticos: Las empresas Transgranada, CLH y Secicar tienen las características de agentes logísticos con almacenaje y, en ciertos casos, distribución de productos.

F.O.4.- Alta motivación de los directivos del Puerto con espíritu de cambio e innovación: La separación del Puerto de Almería y la constitución de una nueva organización ha motivado a los nuevos directivos al cambio y a la innovación en la gestión portuaria.

F.O.5.- Apoyo del OPPE: El Organismo Puertos del Estado está apoyando fuertemente a la nueva organización de la APM en sus aspectos económicos, administrativos y de personal

F.O.6.- Posición de Puerto Propietario: La función de Puerto Propietario que podrá ir asumiendo la APM facilita la incorporación de nuevos servicios y la mejora de los existentes con la colaboración de las empresas privadas y con espíritu de conformar en conjunto una empresa integrada de servicios.

F.O.7.- Posible colaboración de los consejeros para el desarrollo portuario: La constitución del Consejo de Administración por representantes de diversos estamentos oficiales y económicos deberá utilizarse para la gestión de la información y la transmisión de planes y objetivos portuarios.

F.O.8.- Posibilidad de mejorar la flota de remolcadores: El estudio de maniobrabilidad recientemente realizado y la posible tarifa plana facilitarán el estudio y mejora de la flota y del servicio de los remolcadores.

F.O.9.- Buena integración de Sestimosa: Los trabajadores de Sestimosa están bien integrados en la actividad portuaria y están prestando una buena colaboración en la manipulación de mercancías y en la adaptación.

F.O.10.- Organización de nueva creación: Al ser la APM una organización de nueva creación, tiene una gran flexibilidad, lo que facilita la adaptación a los cambios si fuera necesario.

F.O.11.- Sistemas de Calidad ISO 9000 implantados en la APM: Los sistemas de la calidad están ya implantados en la APM, lo que facilita la incorporación de nuevos sistemas innovadores de gestión y control.

F.Fu.1.- Excelente situación geográfica para el tráfico de cruceros – Alhambra, Sierra Nevada: Una vez puesta en servicio la autovía Motril-Granada, la oferta para el tráfico de cruceristas mejorará sensiblemente con la oferta de acceso rápido a La Alhambra y a Sierra Nevada.

F.Fu.2.- Autoridad Portuaria cercana y accesible: La inmediata relación con la APM hace posible ofertas personalizadas adaptadas a las necesidades de las empresas portuarias y de sus clientes.

F.Fu.3.- Posibilidad de reordenar las Dársenas: Una vez seleccionada la alternativa más favorable para la ubicación de los puertos deportivo y pesquero, será posible reordenar la Dársena interior y la de las Azucenas, adaptándolas a las necesidades previstas del puerto comercial.

F.Fu.4.- Posibilidad de modificación del recinto aduanero: La reordenación de las dársenas traerá consigo la modificación y unificación del recinto aduanero, con importantes mejoras en la gestión y explotación portuaria.

F.Fu.5.- Posibilidad de recibir buques de mayor calado: El incremento de calado y la prolongación del dique permitirán recibir buques de mayor calado, con lo que se mejorará la competitividad de los operadores logísticos y la oferta de servicios portuarios.

F.Fu.6.- Buena disponibilidad del personal de la APM. El personal de nueva incorporación muestra, en términos, generales buena disposición para la formación y adaptación al cambio.

F.Fu.7.- Buena disposición de los trabajadores de la estiba: Los trabajadores de la estiba tienen buena disposición para facilitar la gestión y explotación portuaria, especialmente en la captación de nuevos tráficos

F.Fu.8.- Buena percepción de la gestión de la AP: En general se ha detectado una buena percepción de la actual gestión de la APM

F.Fu.9.- Buen funcionamiento del sistema de Seguridad y Policía: Se estima que los servicios de Seguridad y Policía del Puerto se prestan con corrección y calidad.

F.Fu.10.- Bajos precios de almacenamiento de mercancías: Los operadores del puerto ofrecen servicios de almacenamiento con precios inferiores a los de los puertos competidores.

F.Fu.11.- Desarrollo de la función comercial del puerto por parte de Motrilport: La creación de Motrilport ha sido oportuna, aunque deberá ampliarse la participación de las empresas logísticas portuarias en sus órganos gestores.

F.Fu.12.- Posibilidad de cambio de denominación Puerto de Motril-Granada: El cambio de denominación mejoraría el conocimiento general del puerto, especialmente en su faceta de buques de crucero.

F.Fu.13.- Posibilidad de aplicar sistemas de gestión innovadores (RSC): La aplicación de sistemas de la Calidad puede reforzarse con la aplicación de sistema innovadores de gestión, como ya viene haciéndose en otros puertos

F.EF.1./F.EF.2.- Altos importes del Fondo de Compensación / Alta subvención de Fondos Europeos: La alta participación del Fondo de Compensación y de las subvenciones Europeas en las inversiones de la APM favorece la puesta a punto de las infraestructuras portuarias y, como consecuencia, la competitividad de Motril

F.EF.3.- Previsión alta de inversiones: La previsión de inversiones en los próximos años es alta, lo que favorecerá la puesta a punto del puerto

F.EF.4.- Impacto económico del puerto relevante: El impacto socioeconómico del puerto en su comarca es relevante, lo que favorecerá el apoyo de otras instituciones y grupos económicos

F.EF.5.- Posibilidad de generar más recursos: La implantación de nuevas empresas en la ZAL Portuaria y en el polígono empresarial municipal generarán más recursos para inversiones de la APM

F.EF.6.- Capacidad de endeudamiento: Con el fin de acelerar las inversiones en infraestructuras, la APM podrá emplear al máximo su capacidad de endeudamiento con base en los futuros recursos

OPORTUNIDADES

	NORMATIVAS	Calificación
OP1	Posibilidad de emplear al Consejo como transmisor de necesidades de los organismos en él representados	M
OP2	Posible desarrollo del SSS siguiendo la normativa europea	M
OP3	Posible solicitud de Ecobono a la Junta de Andalucía	M
OP4	Liberalización de la estiba	M
OP5	Proyecto de Ley- liberalización de Tarifas	B
	PUERTO-CIUDAD	
OPC1	El PGOU contempla el desarrollo armónico Puerto hacia Levante –zona náutico deportiva y urbana hacia Poniente	A
OPC2	ZAL y Parque Empresarial	A
OPC3	Ubicar la Zona Pesquera y la Náutica Deportiva a poniente	A
OPC4	Desarrollo portuario en la Dársena Interior	A
OPC5	Instalaciones de cruceros en Muelle de Costa	A
OPC6	Escasa densidad de población alrededor del Puerto	A
OPC7	Buena relación con el Ayuntamiento	A
OPC8	Impacto socioeconómico relevante	M
OPC9	Actuaciones tendentes a mejorar la relación P-C	M
	ACCESOS TERRESTRES	
OAc1	Acceso por autovías – Granada 2009, Málaga 2010, Almería 2011	A
OAc2	Estudio de viabilidad del eje ferroviario Granada-Motril por la Junta de Andalucía	M
OAc3	Puerto asociado a Ferrmed	M
OAc4	PGOU prevé posible enlace ferroviario a Motril y su acceso al Puerto	M
	CLIENTES	
OC1	Oferta de instalaciones logísticas	A
OC2	Oferta de instalaciones para cruceros turísticos	A
OC3	Posibilidad de servicio a buques de mayor calado, granel sólido y líquido	A
OC4	Captación de nuevos tráfico ZAL, Polígono Empresarial	A
OC5	Captación de líneas regulares, SSS, Contenedores	A
OC6	Posibilidad de oferta para todo tipo de servicios	A
OC7	Puerto asociado a Medcruise	M
OC8	Líneas de pasajeros con Marruecos	M
OC9	Refuerzo de la relación con los clientes a través de Motrilport	M
OC10	Incremento del tráfico de los clientes con concesión	M

	ZONA DE INFLUENCIA	
OZI1	Extensión de la Zona de Influencia por mejora de las comunicaciones	A
OZI2	Inclusión de Madrid en la Zona de Influencia	A
OZI3	Buena situación geográfica para líneas marítimas entre la península y el Magreb	M
OZI4	Impulso a la participación de la A.P. en Puertos secos y suelos industriales de Granada y sus alrededores.	M
	COMPETIDORES-MERCADO	
OCM1	Captación de tráficos de Málaga, Almería y resto del hinterland	A
OCM2	Mayor oferta de superficie en tierra que sus competidores	A
OCM3	Mayor presión ciudadana sobre sus competidores	A
OCM4	Captación de tráficos con limitaciones medioambientales de sus competidores	A
OCM5	Tráficos de SSS y en contenedores procedentes de la carretera	M
OCM6	Promoción del Puerto	M
	MEDIO AMBIENTE	
OMA1	ZAL y Parque empresarial alejados de Zona Urbana	A
OMA2	Expansión del Puerto comercial hacia Levante	A
OMA3	Certificación UNE 14001, SIGMA	M
OMA4	Estudios Medioambientales contratados con la Universidad de Granada	M
OMA5	Redacción de la Política Medioambiental del Puerto de Motril	M
OMA6	Redacción de la Memoria Ambiental del Puerto de Motril	M

Comentario

OP1.- Posibilidad de emplear al Consejo como transmisor de necesidades de los organismos en él representados. El Consejo de Administración representa a todos los sectores, políticos, económicos y comerciales en los ámbitos: locales, provinciales, regionales e incluso estatales, lo que debe aprovecharse para que cada uno sea transmisor de las necesidades del Puerto a los Organismos en él representados.

OP2.- Posible desarrollo del SSS siguiendo la normativa europea. El apoyo de la Unión Europea. al SSS facilita la implantación de este tipo de líneas.

OP3.- Posible solicitud de Ecobono a la Junta de Andalucía. Actualmente el Gobierno Vasco, como complemento de las ayudas europeas, ha implantado el

ecobono para los tráficos de plataformas y camiones con origen y destino en los puertos del País Vasco.

OP4.- Liberalización de la estiba. El proyecto de Ley actualmente en tramitación ha iniciado una posible liberalización de la estiba en alguno de sus aspectos.

OP5.- Proyecto de Ley- liberalización de Tarifas. El proyecto de Ley flexibiliza la aplicación de tarifas de acuerdo con las características de los puertos para favorecer la competencia interportuaria.

O.PC.1.-/O.PC.2.- El PGOU contempla el desarrollo armónico del Puerto hacia Levante y la zona deportiva y urbana hacia Poniente / ZAL y Parque Empresarial: El PGOU es respetuoso con el desarrollo del puerto y lo marca como uno de los objetivos del Plan que incluye un Polígono Empresarial colindante con la ZAL del Muelle de las Azucenas.

O.PC.3.- Ubicar la Zona Pesquera y la Náutico Deportiva a poniente,: La ubicación de las nuevas Zonas Pesquera y Náutico deportiva facilita el desarrollo del Puerto Comercial.

O.PC.4/O.PC.5.- Desarrollo de la Dársena Interior / Instalaciones de cruceros en Muelles de Costa: Una vez ubicadas las nuevas Zonas Pesquera y Deportiva, podrá desarrollares la Dársena Interior para usos comerciales y dedicarse el Muelle de Costa para instalaciones de buques de cruceros.

O.PC.6.- Escasa densidad de población en las cercanías del puerto: La escasa densidad de población en las cercanías del puerto facilita su desarrollo interno hacia Levante sin interferencia ciudadana.

O.PC.7.- Buena relación con el Ayuntamiento: La actual buena relación con el Ayuntamiento expresada en el PGOU facilita la Planificación del desarrollo portuario.

O.PC.8.- Impacto socioeconómico relevante: El impacto socioeconómico del puerto en la ciudad de Motril en relación con la actividad económica y la generación de empleo debe de servir para el apoyo municipal al desarrollo portuario.

O.PC.9.- Actuaciones tendentes a mejorar la relación Puerto-Ciudad: Además de difundir el conocimiento del impacto económico del puerto, la APM

ha realizado diversas actuaciones dotacionales en beneficio de los barrios cercanos al puerto.

OAc1.- Acceso por autovías – Granada 2009, Málaga 2010, Almería 2011. A medida que estos nuevos accesos se hagan realidad el panorama de desarrollo del Puerto de Motril cambiará radicalmente.

OAc2.- Estudio de viabilidad del eje ferroviario Granada-Motril por la Junta de Andalucía. La APM deberá apoyar y seguir con atención el estudio de viabilidad ferroviaria.

OAc3.- Puerto asociado a Ferrmed. La integración en esta organización apoyará la necesaria accesibilidad futura ferroviaria al Puerto de Motril y la inclusión de la misma en el PEIT.

OAc3.- PGOU prevé posible enlace ferroviario a Motril y su acceso al Puerto. Las previsiones en el planeamiento municipal de la reserva de suelo para un acceso ferroviario a Motril y a su puerto manifiestan la clara voluntad de incorporar el ferrocarril al transporte de mercancías del puerto en sintonía con la política europea de transporte. En la actualidad el puerto de Motril es el único puerto peninsular sin acceso ferroviario.

OC1 Oferta de instalaciones logísticas. Con el nuevo muelle de las Azucenas, la ZAL y el futuro polígono empresarial, la APM puede salir al mercado y ofertar instalaciones logísticas para que puedan asentarse en el puerto casi cualquier tipo de actividad.

OC2 Oferta de instalaciones para cruceros turísticos. El muelle de Costa cuenta con calado y longitud suficiente para recibir cruceros turísticos. Además, su situación próxima al barrio del Varadero resulta adecuada para este tipo de tráfico.

OC3 Posibilidad de servicio a buques de mayor calado, granel sólido y Líquido. La ampliación del Puerto de Motril con la Dársena de las Azucenas no sólo ha dotado al puerto de más superficie en tierra, sino de un muelle, el de las Azucenas, con mayor calado, lo que posibilita el dar servicio a buques que hasta ahora no podían operar en la dársena interior por falta de calado.

OC4 Captación de nuevos tráficos ZAL, Polígono Empresarial. Como se ha comentado anteriormente, la oferta de nuevas instalaciones logísticas, tanto en la ZAL como en el polígono empresarial, posibilita al puerto de Motril la captación de nuevos tráficos.

OC5 Captación de líneas regulares, SSS, Contenedores. La oferta de instalaciones logísticas y la posibilidad de captar nuevos tráficos hacen posible la oportunidad de establecer líneas regulares de SSS y líneas feeder de contenedores.

OC6 Posibilidad de oferta para todo tipo de servicios. La configuración actual del puerto hace posible la oferta de servicios para todo tipo de tráficos, Graneles Líquidos, Graneles Sólidos, pasajeros y mercancía contenerizada.

OC7 Puerto asociado a Medcruise. El Puerto de Motril pertenece a la Asociación de Puertos Mediterráneos para Cruceros, Medcruise, desde mayo de 2.008. es una oportunidad para promocionar e impulsar el tráfico de cruceros en el Puerto de Motril.

OC8 Líneas de pasajeros con Marruecos. La ubicación del Puerto de Motril le da la oportunidad de establecer líneas de pasajeros con Marruecos.

OC9 Refuerzo de la relación con los clientes a través de Motrilport. Una de las funciones de Motrilport como responsable del servicio comercial del puerto, será la de reforzar las relaciones con los actuales clientes del Puerto de Motril.

OC10 Incremento del tráfico de los clientes con concesión. La mejora de las infraestructuras del puerto con el muelle de las Azucenas, ZAL, y futuro Parque Empresarial puede dar la oportunidad a los actuales clientes del puerto de incrementar sus tráficos.

OZI1.- Extensión de la Zona de Influencia por mejora de las comunicaciones. Los nuevos accesos por carretera abren expectativas muy favorables al desarrollo del puerto de Motril al posibilitar unas rápidas comunicaciones a través del eje Motril-Madrid con las provincias de Jaén y Ciudad Real.

OZI2.- Inclusión de Madrid en la Zona de Influencia. Con la argumentación del punto anterior, Madrid podrá incluirse en la zona de influencia del Puerto de Motril.

OZI3.- Buena situación geográfica para líneas marítimas entre la península y el Magreb. Motril podrá compartir con otros puertos la posibilidad de tráficos marítimos mediterráneos de corta distancia procedentes fundamentalmente del Magreb.

OZI4.- Impulso a la participación de la A.P. en Puertos secos y suelos industriales de Granada y sus alrededores. Esta es una oportunidad que se abre al mejorar las comunicaciones por carretera con Granada capital y materializarse el concepto de “Motril, Puerto de Granada”

OCM1 Captación de tráfico de Málaga, Almería y resto del hinterland. El puerto de Motril tiene la posibilidad de intentar captar tráfico de sus puertos competidores Málaga y Almería, así como de su zona de influencia, que por diferentes motivos no utiliza el puerto actualmente.

OCM2 Mayor oferta de superficie en tierra que sus competidores. El Puerto de Motril deberá utilizar esta ventaja competitiva frente a sus puertos competidores.

OCM3 Mayor presión ciudadana sobre sus competidores. La presión ciudadana en los puertos de Málaga y Almería es mayor que en el Puerto de Motril, lo que se deberá aprovechar para captar tráfico que debido a esta circunstancia no pueden darse en sus puertos competidores.

OCM4 Captación de tráfico con limitaciones medioambientales de sus Competidores. La difícil relación Puerto-Ciudad de los puertos de Málaga y Almería puede facilitar la captación por parte del puerto de Motril de tráfico especiales.

OCM5 Tráfico de SSS y en contenedores procedentes de la carretera. La amenaza del tráfico por carretera se puede convertir en una oportunidad si se ofrece un servicio más conveniente, fundamentalmente en tiempo y precio, pudiéndose ser captado este tráfico por servicios de SSS y de contenedores.

OCM6 Promoción del Puerto. La promoción del puerto se verá facilitada por los nuevos enlaces con la red de carreteras que posibilitarán la ampliación de su zona de influencia.

OMA1.- ZAL y Parque empresarial alejados de Zona Urbana. Esta ventaja debida a la situación de la ZAL propiciará su rápido desarrollo a medida que crezcan los tráfico portuarios de toda índole ya que las afecciones al barrio de Varadero desde el punto de vista medio ambiental serán mínimas.

OMA2.- Expansión del Puerto comercial hacia Levante. Por la misma razón anterior, las actividades portuarias se alejarán del barrio de Varadero.

OMA3.- Certificación UNE 14001, SIGMA. Estas iniciativas de la Autoridad Portuaria de Motril dan garantías de su conciencia de preservación de un medio ambiente saludable en la zona de afección del puerto.

OMA4.- Estudios Medioambientales contratados con la Universidad de Granada. Vale el mismo comentario del punto anterior.

OMA5.- Redacción de la Política Medioambiental del Puerto de Motril. En sintonía con la responsabilidad económica, social y medioambiental y, en suma, con el desarrollo sostenible del Puerto, la Autoridad Portuaria de Motril ha asumido una auténtica política medioambiental para conseguir los objetivos de sostenibilidad que se propone.

OMA6.- Redacción de la Memoria Ambiental del Puerto de Motril. Este instrumento es la materialización anual del descargo que realiza la Autoridad Portuaria de Motril ante los grupos de interés (stakeholders) de su política de desarrollo sostenible.

Resumen del DAFO

A continuación se realiza el resumen del DAFO con indicación de la clasificación en importancia Alta, Media y Baja que muestra un total de **176** factores, **58** Debilidades, **33** Amenazas, **41** Fortalezas y **44** Oportunidades.

Calificación Factores	A	M	B	Total Factores	Valor Ponderado
Debilidades	25	28	5	58	136
Amenazas	20	10	3	33	83
Fortalezas	23	18	0	41	105
Oportunidades	22	21	1	44	109
Total	90	77	9	176	

De este cuadro se pueden obtener unos primeros indicadores de la situación del puerto en su relación interna entre Fortalezas y Debilidades, de su relación de factores externos entre Oportunidades y Amenazas y del conjunto entre F + O y D + A. Para ello se ponderan los tres niveles de importancia atribuyendo a la clasificación Alta el valor 3, a la Media el valor 2 y a la Baja el valor 1, obteniendo así el valor ponderado para los cuatro factores del DAFO. De esta manera resulta:

Indicador de situación interna:

$$\frac{\text{Valor ponderado de Fortaleza}}{\text{Valor ponderado de Debilidades}} = \frac{105}{136} = \mathbf{0.77}$$

Indicador de situación externa:

$$\frac{\text{Valor ponderado de Oportunidades}}{\text{Valor ponderado de Amenazas}} = \frac{109}{83} = \mathbf{1.31}$$

Indicador de conjunto:

$$\frac{\text{Valor ponderado de F + O}}{\text{Valor ponderado de D + A}} = \frac{214}{219} = \mathbf{0.98}$$

Como la unidad significa equilibrio entre los factores, los valores por encima indican buena situación del puerto y los valores por debajo reflejan tensión o desequilibrio, el resultado nos indica:

Cierto desequilibrio interno: **0.77**

Buena situación en relación con entorno: **1.31**

Equilibrio del conjunto: **0,98**

La cuantificación de estos indicadores es meramente estimativa, pero en cierto modo puede considerarse que reflejan la realidad ya que, como antes se ha indicado, se ha procurado evitar en lo posible la subjetividad, tanto en la relación de factores DAFO como en su calificación.

Relaciones entre los factores internos y externos

Identificadas y calificadas cualitativamente las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades, se seleccionan las de mayor trascendencia para el puerto tal y como figuran en negrita en los cuadros anteriores. A continuación se procede a realizar un análisis cruzado, por parejas de factores, para identificar aquellas situaciones críticas, tanto positivas como negativas, que habrán de ser los elementos determinantes en la formulación de las perspectivas de futuro y opciones estratégicas.

Los cruces han sido:

- amenazas con debilidades
- amenazas con fortalezas
- oportunidades con debilidades
- oportunidades con fortalezas

Los comentarios de cada uno de los cruces se incluyen como **Anejo nº 1** a este documento.

AmenazasxDebilidades

	AN1 7	AN2 8	APC1 5	APC2 3	APC4	APC4 5	APC5	AAc1 5	AAc2 2	AC1 2	AC2 1	AZF1 11	AZF2 2	AZF3 4	AZF4 10	ACM1 14	ACM2 2	ACM3	AMA1 5
DF1 5																			
DF2 6																			
DF3 7																			
DF4 7																			
DF5 4																			
DF6 4																			
DO1																			
DO2 3																			
DO3 3																			
DO4 3																			
DO5																			
DFu1 9																			
DFu2 8																			
DFu3 3																			
DFu4 4																			
DFu5 6																			
DFu6																			
DFu7 1																			
DFu8 1																			
DFu9 3																			
DFu10 6																			
DEF1 1																			
DEF2 2																			
DEF3 1																			
DEF4																			

AmenazasxFortalezas

	AN1 7	AN2 8	APC1 6	APC2 6	APC3 4	APC4 6	APC5 3	AAc1 7	AAc2 6	AC1 7	AC2 5	AZF1 10	AZF2 6	AZF3 5	AZF4 10	ACM1 20	ACM2 7	ACM3	AMA1 16
FF1 14																			
FF2 14																			
FF3 3																			
FF4 5																			
FF5 7																			
FF6 10																			
FF7 12																			
FF8 8																			
FO1 2																			
FO2 11																			
FO3 3																			
FO4 14																			
FO5 3																			
FFu1 4																			
FFu2																			
FFu3 9																			
FFu4 4																			
FFu5 4																			
FEF1 2																			
FEF2 2																			
FEF3 2																			
FEF4 4																			
FEF5 2																			

OportunidadesxDebilidades																						
	OPC1 8	OPC2 7	OPC3 11	OPC4 13	OPC5 8	OPC6 3	OPC7 2	OAc1 2	OC1 4	OC2 1	OC3 8	OC4 11	OC5 10	OC6 7	OZI1 6	OZI2 6	OCM1 16	OCM2 3	OCM3	OCM4 2	OMA1	OMA2 12
DF1 7																						
DF2 7																						
DF3 15																						
DF4 6																						
DF5 5																						
DF6 2																						
DO1																						
DO2 3																						
DO3 1																						
DO4 1																						
DO5																						
DFu1 12																						
DFu2 12																						
DFu3 3																						
DFu4 3																						
DFu5 6																						
DFu6																						
DFu7 6																						
DFu8 8																						
DFu9 1																						
DFu10 6																						
DEF1 7																						
DEF2 13																						
DEF3 13																						
DEF4 3																						

OportunidadesxFortalezas

	OPC1 16	OPC2 9	OPC3 12	OPC4 17	OPC5 7	OPC6 5	OPC7 8	OAc1 5	OC1 12	OC2 8	OC3 12	OC4 12	OC5 11	OC6 14	OZI1 3	OZI2 8	OCM1 15	OCM2 8	OCM3 8	OCM4 9	OMA1 4	OMA2 13
FF1 12																						
FF2 19																						
FF3 6																						
FF4 15																						
FF5 13																						
FF6 17																						
FF7 15																						
FF8 13																						
FO1 6																						
FO2 12																						
FO3 16																						
FO4 8																						
FO5 5																						
FFu1 6																						
FFu2 3																						
FFu3 10																						
FFu4 5																						
FFu5 7																						
FEF1 5																						
FEF2 5																						
FEF3 5																						
FEF4 1																						
FEF5 12																						

Resultado de los Cruces

De cada uno de los cruces anteriores se han extraído los ítems que poseen un coeficiente igual al menos a la mitad, por defecto, del máximo, no teniendo en cuenta para definir esa mitad el valor de los máximos que excedan en un 50% del valor inmediatamente inferior.

Acto seguido se consideran los ítems que coinciden en cada una de las parejas de Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades que resultan de la extracción anterior.

Con los cruces de los factores DAFO se han seleccionado los elementos básicos para definir las estrategias generales de la APM.

En su desarrollo, en Claves, Metas y Objetivos, se tendrán en cuenta todos los restantes Factores no seleccionados de Alta, Media y Baja importancia, su inclusión se comprobará a través de un estudio de coherencia entre estrategias y factores, contrastando que todos y cada uno de ellos se contemplan en los distintos niveles de actuación.

El resultado de la operación realizada configura una situación de la que puede extraerse el escenario que representaría el óptimo posible en las circunstancias actuales y a medio plazo. El DAFO resultante para esta situación resulta ser el siguiente:

Fortalezas

- **Oferta de Muelle de las Azucenas**
- **Oferta adecuada de muelles y superficies actual, a corto y medio plazo**
- **Alta motivación de los directivos del Puerto con espíritu de cambio e innovación**
- **Excelente oferta de ZAL, y del futuro Polígono Empresarial y Centro de Mercancías**
- **Creación de Motrilport con funciones mejorables**
- **Posibilidad de aprovechamiento de la actual Dársena Pesquera con nuevos muelles y explanadas.**
- **Posibilidad de reordenar las Dársenas**
- **Desarrollo del Plan Director**
- **Posibilidad de aprovechamiento integral de la Dársena interior con un muelle de enlace entre M. Poniente y el de Costa**

- **Posibilidad de situar la ampliación del puerto según la alternativa seleccionada**

Oportunidades

- **Captación de tráficos de Málaga, Almería y resto del hinterland**
- **Desarrollo portuario en la Dársena Interior**
- **Reubicar la Zona Pesquera y la Náutica Deportiva a Poniente**
- **Futura expansión del Puerto a Levante**
- **Captación de nuevos tráficos ZAL, Polígono Empresarial**
- **Captación de líneas regulares, SSS, Contenedores**
- **El PGOU contempla el desarrollo armónico Puerto hacia Levante –zona náutico deportiva y urbana hacia Poniente**
- **Posibilidad de servicio a buques de mayor calado, granel sólido y líquido**
- **ZAL y Parque Empresarial**
- **Posibilidad de oferta para todo tipo de servicios**
- **Inclusión de Madrid en la Zona de Influencia**

Debilidades

- **Ausencia de tráfico contenedores**
- **Ausencia de líneas regulares**
- **Limitación en la bocana para entrada de buques. Prolongación del dique pendiente de realizar.**
- **Falta de ordenación de las tres zonas portuarias, Comercial, Pesquera, Deportiva.**
- **Falta de Planeamiento a medio y largo plazo y de la definición de un Plan Director**
- **Limitación en los calados de los buques**
- **Capacidad de buques restringida por calado**
- **Existencia de tres zonas comerciales separadas y mal comunicadas**

Amenazas

- **Puertos competidores Almería/Málaga**
- **Escasa captación de tráficos en el eje Motril-Madrid**
- **Zona de Influencia reducida a la Provincia de Granada**
- **Normativa medioambiental**

- **Ley de Costas**
- **Proximidad de los barrios de Varadero y Santa Adela**
- **Iniciativa privada de ocupación de Dársena Interior por instalaciones Náutico Deportivas**
- **Limitaciones y trabas al desarrollo del puerto**
- **Accesos por autovía sin completar**

4. PROSPECTIVA DE FUTURO Y OPCIONES ESTRATÉGICAS

4. PROSPECTIVA DE FUTURO Y OPCIONES ESTRATÉGICAS

El análisis competitivo realizado anteriormente merced a la elaboración del instrumento DAFO, ha permitido evaluar los factores internos (debilidades y fortalezas) y los factores externos (amenazas y oportunidades) del Puerto de Motril.

También este análisis ha permitido posteriormente relacionar los factores entre sí mediante determinados cruces, con objeto de poner de manifiesto los problemas estratégicos de mayor trascendencia para el futuro del puerto.

A continuación se diseñan diversos escenarios futuros en que puede desenvolverse el puerto y de entre los cuales pueda extraerse el más deseable para su desarrollo y al que orientar los objetivos del Plan Estratégico.

Para cada uno de estos escenarios se definen unas opciones estratégicas de tipo genérico que permiten, en una primera aproximación, determinar el marco de los esfuerzos a realizar en el futuro por los diversos agentes del puerto.

4.1.- METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS PROSPECTIVO

La base de la metodología aplicada en el análisis prospectivo se fundamenta en la técnica de la elaboración de escenarios

En este tipo de análisis el término “ escenarios “ se refiere a un conjunto de **actores** – la Autoridad Portuaria, los agentes y clientes del puerto – sometidos a una serie de **tendencias** y **acontecimientos** con los que elaborar un guión para un ensayo de su representación futura.

4.2.- LOS ESCENARIOS

4.2.1.- Diseño de los escenarios

En la elaboración de los escenarios se examinan las posibles consecuencias de las interacciones previsibles entre tendencias, acontecimientos y actitudes de los agentes implicados.

Se entiende por

- **Tendencias.** Las observadas, tanto de carácter cualitativo como cuantitativo, y puestas de manifiesto en el análisis de las perspectivas futuras del tráfico y del desarrollo del Hinterland o Zona de Influencia y del Vorland o conjunto de puertos, relacionados con el puerto de Motril.
- **Acontecimientos.** Los desafíos presentes y futuros al desarrollo del puerto, observados y puestos de manifiesto en el análisis DAFO y concretados en términos de amenazas y oportunidades, que según como sean asumidos pueden potenciar o invertir las tendencias.
- **Actitudes** Las actuaciones y estrategias que pueden desarrollar los diversos organismos y agentes portuarios para enfrentarse a las tendencias y desafíos que se les presentan.

Partiendo de estas premisas se ha procedido a trazar el marco en que pueden desarrollarse cuatro escenarios correspondientes a determinados cruces entre los factores implicados en el DAFO.

El **Escenario 1**, resulta de un comportamiento que tiende a reducir las debilidades del puerto para mejor hacer frente a las amenazas y se corresponde con el cruce de los factores debilidades/amenazas del DAFO. La pasividad de este escenario se relaciona con una visión futura en la que el puerto reordena su oferta tratando de satisfacer su demanda actual y potencial.

Los **Escenarios 2, 3 y 4**, planteados como alternativas del primero, tienen en común su dinamicidad, bien mejorando su oferta para reafirmar sus fortalezas, bien pasando a la acción en el campo exterior con objeto de responder a las condiciones del entorno y atraer más demanda para el puerto. Estos tres escenarios se sitúan en los siguientes cruces del análisis DAFO:

- **Escenario 2.-** Fortalezas con Amenazas
- **Escenario 3.-** Debilidades con Oportunidades
- **Escenario 4.-** Fortalezas con Oportunidades

El siguiente cuadro esquematiza los cuatro escenarios.

Factores Externos Factores Internos	EVITAR AMENAZAS	APROVECHAR OPORTUNIDADES
REDUCIR DEBILIDADES	ESCENARIO 1	ESCENARIO 3
APROVECHAR FORTALEZAS	ESCENARIO 2	ESCENARIO 4

4.2.2.- Definición de los escenarios

A continuación se desarrolla una definición de cada uno de los escenarios, como base para la elaboración posterior de las opciones estratégicas. Esta definición es concisa, contrastada y enfocada a lo esencial del escenario descrito para permitir la toma de decisiones en la elección del escenario deseable dentro del marco de la elaboración del Plan Estratégico del puerto.

ESCENARIO 1: DEFENSIVO

EL PUERTO TRATA DE HACER FRENTE A LA AMENAZA DE LA COMPETENCIA CON OTROS PUERTOS Y MODOS DE TRANSPORTE ORDENANDO Y PONIENDO A PUNTO SUS INFRAESTRUCTURAS, INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA CONSERVAR SUS TRÁFICOS TRADICIONALES Y EVITAR LA DEBILIDAD INFRAESTRUCTURAL QUE PUEDA CONDUCIRLE A EXPERIMENTAR PÉRDIDAS EN SUS TRÁFICOS Y TRATA DE DISMINUIR SU VULNERABILIDAD ANTE LAS PRESIONES URBANAS Y MEDIOAMBIENTALES DE SU ENTORNO INMEDIATO

ESCENARIO 2: REACTIVO

EL PUERTO APROVECHA LA FORTALEZA DE MEJORA EN LA OFERTA DE MUELLES Y ZAL Y SU CAPACIDAD DE COMPETIR PARA CAPTAR MÁS TRÁFICOS, AL MISMO TIEMPO QUE EMPRENDE ACTUACIONES CONCRETAS FRENTE A LAS AMENAZAS ESTABILIZANDO Y MEJORANDO SU OFERTA DE INSTALACIONES Y SERVICIOS AL TRÁFICO, DESARROLLANDO ACCIONES DE MARKETING A TRAVÉS DE MOTRILPORT.

ESCENARIO 3: PROACTIVO

EL PUERTO TRATA DE SUPERAR LA DEBILIDAD QUE SUPONEN SUS CARENCIAS FÍSICAS CON LA OPORTUNIDAD QUE SE LE PRESENTA DE POTENCIAR SU ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS Y DE IMPULSAR EL POLÍGONO EMPRESARIAL Y EL CENTRO DE MERCANCÍAS COLINDANTES CON SU ZONA DE SERVICIO, LA REORDENACIÓN DE SUS INSTALACIONES CON SU EXPANSION HACIA PONIENTE Y LA MEJORA CONSTANTE DE SUS SERVICIOS QUE LE PERMITA FIDELIZAR A SUS CLIENTES Y CONSEGUIR OTROS NUEVOS.

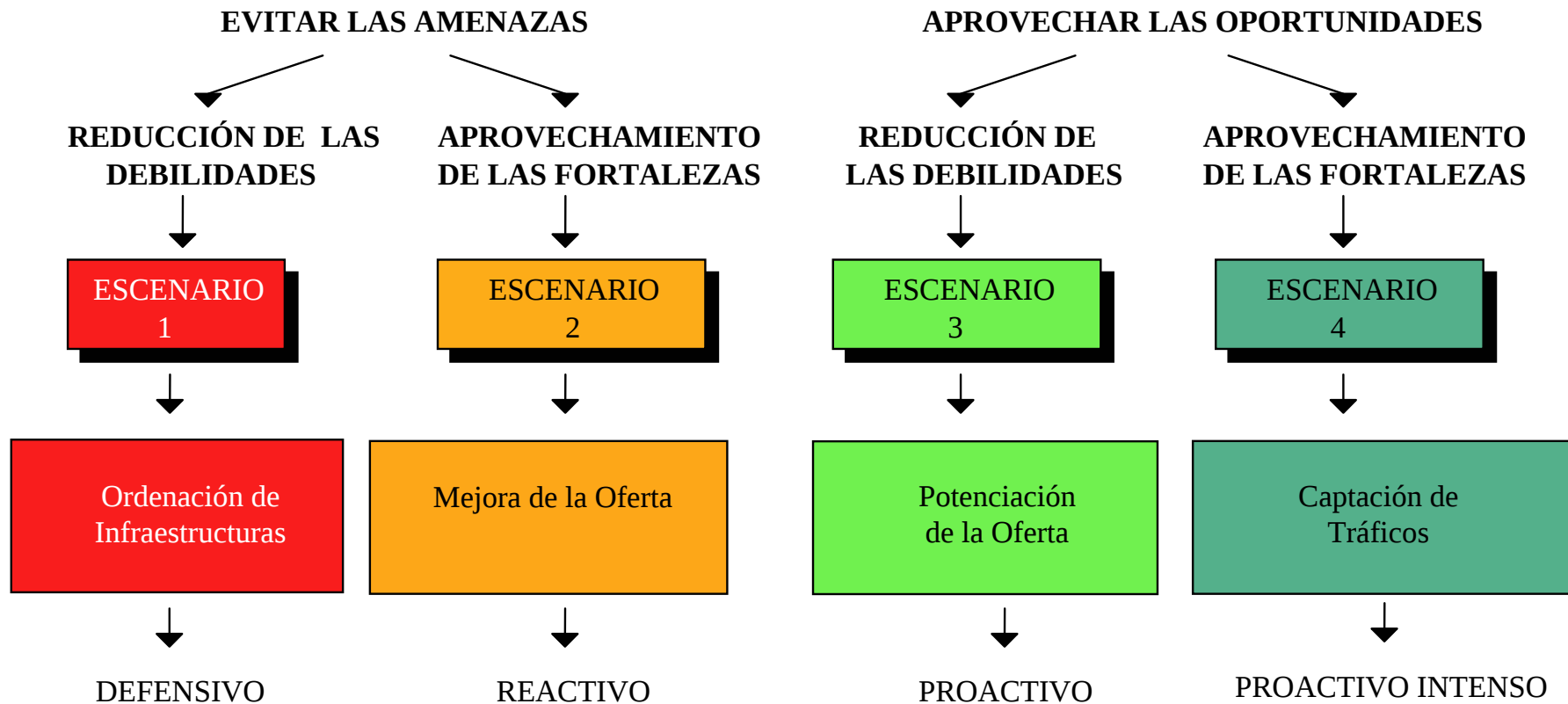
ESCENARIO 4: PROACTIVO INTENSO

LA PRESPECTIVA DEL POSIBLE AUMENTO DEL TRÁFICO REPRESENTARÁ LA OPORTUNIDAD DE LLEVAR AL PUERTO A UNA APUESTA DECIDIDA POR EL DESARROLLO INTEGRAL A MEDIO PLAZO DE SUS INFRAESTRUCTURAS Y EL PASE A UNA POSTURA DECIDIDA DE OBTENCIÓN DE MÁS ÁREA TERRESTRE, , PARA DESARROLLAR UNA POLÍTICA ENÉRGICA DE ESTÍMULO DE LA DEMANDA, APROVECHANDO LA FORTALEZA DE SU DESARROLLO INTEGRAL. AL MISMO TIEMPO QUE CON ACCIONES ESPECÍFICAS DE MARKETING TRATA DE CAPTAR NUEVOS TRÁFICOS DE SU AMPLIADA ZONA DE INFLUENCIA

4.3. OPCIONES ESTRATÉGICAS

Cada uno de estos escenarios conlleva una estrategia genérica propia que se resume en el gráfico presentado a continuación.

RELACIONES ENTRE LOS FACTORES DAFO Y LOS ESCENARIOS POSIBLES



Al **ESCENARIO DEFENSIVO** le corresponde una **estrategia genérica de ordenación de la oferta actual** en la que el puerto sale al exterior ofreciendo infraestructuras, instalaciones y servicios en una postura defensiva

Al **ESCENARIO REACTIVO** le corresponde una **estrategia genérica de mejora de la oferta para mantener la demanda** en sus términos actuales, en una postura reactiva, pero que no carece de la determinación de captar una parte sustancial de un tráfico que se ofrece como de posible aumento.

Al **ESCENARIO PROACTIVO** le corresponde una **estrategia específica de mejora de la oferta para captar la demanda potencial** de un mercado en ascenso, en una postura proactiva de incrementar cuotas sectoriales de su tráfico y de captar nuevos procedentes de su Zona de influencia a través del marketing basado en la captación de líneas marítimas regulares.

Al **ESCENARIO PROACTIVO INTENSO** le corresponde una **estrategia genérica de potenciación clara de la oferta** ante una demanda en alza y potencialmente captable en una Zona de Influencia ampliada.

4.4. ESCENARIO DESEABLE

La secuencia anterior de los cuatro escenarios es progresivamente creciente en protagonismo e iniciativa portuaria, desde una postura defensiva a una de decidido carácter proactivo.

Quiere esto significar que según la categoría del puerto, sus circunstancias específicas y la trayectoria que le marca el entorno, la progresión de escenarios puede detenerse en cualquiera de ellos de manera que alcanzado éste con categoría de escenario límite, su ámbito integra todas las características y actuaciones de los anteriores en forma selectiva y sumatoria. A este escenario límite se le denomina el **escenario deseable** para el puerto en cuestión.

En el caso concreto del puerto de Motril se procede a continuación a examinar los cuatro escenarios desarrollados enteramente desde el punto de vista de su idoneidad para conseguir el posicionamiento óptimo del puerto ante el futuro.

- El **escenario defensivo** puede ser considerado como inaceptable por poner en peligro el futuro del puerto. Una estrategia defensiva que conduce solamente a una mejora de los servicios existentes para mantener el tráfico actual, es considerada como insuficiente y conduciría al estancamiento del puerto ante unas tendencias crecientes esperables del mercado como

consecuencia de la mejora de los accesos por carretera y la nueva ordenación del puerto.

Descartado el escenario defensivo, puede estimarse que el **Escenario Deseable** para el Puerto de Motril será el resultante del desarrollo de forma necesaria hasta el año 2020, término del horizonte del Plan, de los tres escenarios antes descritos, el Reactivo, el Proactivo y el Proactivo Intenso, escenario que incluirá el reforzamiento y aprovechamiento de los factores DAFO positivos, **Fortalezas y Oportunidades**, así como la eliminación en lo posible de los factores DAFO negativos, **Debilidades y Amenazas**, resultantes de los cruces y que a continuación se indican.

Fortalezas

- **Oferta de Muelle de las Azucenas**
- **Oferta adecuada de muelles y superficies, actual y a corto y medio plazo**
- **Alta motivación de los directivos del Puerto con espíritu de cambio e innovación**
- **Excelente oferta de ZAL, y del futuro Polígono Empresarial y Centro de Mercancías**
- **Creación de Motrilport con funciones mejorables**
- **Posibilidad de aprovechamiento de la actual Dársena Pesquera con nuevos muelles y explanadas.**
- **Posibilidad de reordenar las Dársenas**
- **Desarrollo del Plan Director**
- **Posibilidad de aprovechamiento integral de la Dársena interior con un muelle de enlace entre M. Poniente y el de Costa**
- **Posibilidad de situar la ampliación del puerto según la alternativa seleccionada**

Oportunidades

- **Captación de tráfico de Málaga, Almería y resto del hinterland**
- **Desarrollo portuario en la Dársena Interior**
- **Reubicar la Zona Pesquera y la Náutica Deportiva a Poniente**
- **Futura Expansión del Puerto a Levante**
- **Captación de nuevos tráfico ZAL, Polígono Empresarial**
- **Captación de líneas regulares, SSS, Contenedores**
- **El PGOU contempla el desarrollo armónico Puerto hacia Levante –zona náutico deportiva y urbana hacia Poniente**

- **Posibilidad de servicio a buques de mayor calado, granel sólido y líquido**
- **ZAL y Parque Empresarial**
- **Posibilidad de oferta para todo tipo de servicios**
- **Inclusión de Madrid en la Zona de Influencia**

Debilidades

- **Ausencia de tráfico contenedores**
- **Ausencia de líneas regulares**
- **Limitación en la bocana para entrada de buques. Prolongación del dique pendiente de realizar.**
- **Falta de ordenación de las tres zonas portuarias, Comercial, Pesquera, Deportiva.**
- **Falta de Planeamiento a medio y largo plazo y de la definición de un Plan Director**
- **Limitación en los calados de los buques**
- **Capacidad de buques restringida por calado**
- **Existencia de tres zonas comerciales separadas y mal comunicadas**

Amenazas

- **Puertos competidores Almería/Málaga**
- **Escasa captación de tráficos en el eje Motril-Madrid**
- **Zona de Influencia reducida a la Provincia de Granada**
- **Normativa medioambiental**
- **Ley de Costas**
- **Proximidad de los barrios de Varadero y Santa Adela**
- **Iniciativa privada de ocupación de Dársena Interior por instalaciones Náutico Deportivas**
- **Limitaciones y trabas al desarrollo del puerto**
- **Accesos por autovía sin completar**

5. VISIÓN Y MISIÓN

5. VISIÓN Y MISIÓN

Una vez analizado el Puerto de Motril en sus ámbitos Interno, del Entorno y Competitivo, pasamos a definir su **VISIÓN**, es decir su querer ser y querer hacer, y su **MISIÓN**, que se concretará en Claves, Metas y Objetivos Estratégicas.

VISIÓN

El Puerto de Motril debe desarrollar las funciones de empresa integrada al Servicio de sus Clientes, el buque, la mercancía, los pasajeros y la pesca, con calidad, eficacia y eficiencia.

El Puerto de Motril aspira a ser el puerto de las Provincias de Granada y Jaén y extender su Zona de Influencia más allá de los límites de éstas.

MISIÓN

Desarrollar el Puerto de Motril en armonía con su entorno y dotarlo de los servicios necesarios para ser núcleo de la actividad económica de la Provincia de Granada y de su Zona de Influencia, en un marco de innovación y sostenibilidad.

6. CLAVES, METAS Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

6. CLAVES, METAS Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

6.1. CLAVES ESTRATEGICAS

El escenario deseable, así como la Visión y Misión antes descritos, se concretan en la presente planificación en cinco Claves Estratégicas, que desarrolladas en Metas y Objetivos, recogerán tanto los factores básicos del DAFO del escenario deseable como los complementarios para que el Plan haga frente a los elementos negativos y aproveche los positivos internos y del entorno del puerto.

El esquema y las características de las Claves, Metas y Objetivos se describen a continuación.

Clave 1.- Ordenación: La ordenación en la Zona de Servicio portuaria de las actividades Comercial, Pesquera y Deportiva, actualmente dispersas, es condición básica e indispensable para poder responder con eficiencia y eficacia a la actual demanda de servicios y para planificar racionalmente futuras ampliaciones.

Clave 2.-Desarrollo: Una vez planificada la ordenación del puerto, se puede iniciar su desarrollo con la reubicación de las instalaciones pesqueras y deportivas y con el aprovechamiento integral de la dársena interior, todo ello con respeto al Medio Ambiente y en armonía con el entorno urbano de Motril

Clave 3.-Promoción: Una vez ordenadas sus actividades, el puerto puede y debe promocionarse con base en unos servicios de calidad que respondan a las necesidades y expectativas de sus clientes y, para ello, debe proceder a gestionar tanto la oferta como la demanda de esos servicios.

Clave 4.-Evolución: El puerto en su conjunto debe evolucionar adaptándose a los cambios internos y del entorno, tanto en lo que respecta a la organización y funcionamiento de la Autoridad Portuaria como al resto de los componentes del puerto como empresa integrada de servicios.

Clave 5.- Innovación: Además de las cuatro claves anteriores, que responden a la consecución del escenario deseable, es necesario incluir en la gestión del puerto los aspectos de innovación que puedan prever los cambios y que se adelanten a ellos

6.2. METAS ESTRATÉGICAS

Cada Clave se desarrolla en una serie de Metas que la detallan y completan en sus elementos estructurales.

CLAVE 1.- ORDENACIÓN

META 1.1. Ubicación a Poniente de Instalaciones Pesqueras y Deportivas

En esta Meta se concreta la alternativa de desarrollo seleccionada, con la ubicación a Poniente de las Instalaciones pesqueras y deportivas.

META 1.2. Planificación

Desarrolla la Planificación de la nueva ordenación del Puerto Comercial con cobertura de las necesidades del tráfico de Mercancía General y de Pasajeros

CLAVE 2. DESARROLLO

META 2.1. Desarrollo de Infraestructuras Actuales

Comprende la realización de las Obras Previstas, necesarias para completar la operatividad de las actuales instalaciones portuarias

META 2.2. Desarrollo del Plan Director

Realiza los desarrollos previstos en Planificación Portuaria

META 2.3. Relación Puerto-Ciudad

Tiene como fin mantener la convivencia armónica del puerto y la ciudad y facilitar sus desarrollos

CLAVE 3. PROMOCIÓN

META 3.1. Gestión de la Oferta

Esta Meta, a través del conocimiento y de la mejora de los servicios, tiende a satisfacer las necesidades de los Clientes del Puerto, el Buque y la Mercancía

META 3.2. Gestión de la Demanda

La Meta tiende a incrementar la demanda de servicios portuarios a través del asentamiento de empresas en zonas cercanas, de atraer líneas marítimas regulares y de mejorar la oferta de sus competidores.

CLAVE 4. EVOLUCIÓN**META 4.1. Formación**

Tiende a mejorar la calidad de los servicios a través de la formación del personal de la APM

META 4.2. Organización

Mejora la organización interna de la APM y la del puerto en su conjunto, considerado como una empresa integrada de servicios a sus clientes, el Buque y la Mercancía

META 4.3. Gestión

Pone en práctica la Estrategia portuaria y tiende a que la gestión de la APM sea la de un Puerto Propietario

CLAVE 5. INNOVACIÓN**META 5.1. Innovación**

Aplica sistemas tendentes a desarrollar una gestión responsable, sostenible e innovadora.

6.3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Las Metas Estratégicas se han identificado para cada Clave, como el conjunto de opciones o situaciones ante los que el puerto debe de tomar conciencia para su decisión o resolución.

Los Objetivos Estratégicos concretos detallan las acciones necesarias para alcanzar los contenidos inherentes a cada Meta, cuyo alcance queda aclarado con la observación de los objetivos que contiene y las acciones que en ellos se propugnan.

En la relación de objetivos se incluye su calificación Alta o Media según su importancia y con el señalamiento de la prioridad en el plazo de comienzo de su realización, que puede ser Inmediata (0 – 6meses), Corta (6 – 12 meses) y Media (>12 meses), desde el inicio de puesta en marcha del Plan Estratégico.

Importancia: Alta, los objetivos figuran subrayados, Media, los objetivos figuran sin subrayar.

Prioridad: indicada por los valores situados bajo los objetivos, 1 Inmediata, 2 Corta, 3 Media

CLAVE 1.- ORDENACIÓN**META 1.1. Ubicación a Poniente de Instalaciones Pesquera y Deportiva**

<u>Objetivo 1.1.1.</u> 1	Documentación, Gestión y Tramitación de la nueva ubicación
<u>Objetivo 1.1.2.</u> 2	Concurso Concesional del Puerto Deportivo

META 1.2. Planificación

<u>Objetivo 1.2.1.</u> 2	Redacción del Plan de Usos / Plan Director
<u>Objetivo 1.2.2.</u> 3	Redacción del Plan Especial

CLAVE 2. DESARROLLO**META 2.1. Desarrollo de Infraestructuras Actuales**

<u>Objetivo 2.1.1.</u> 1	Proyecto y Construcción de la Prolongación del Dique
<u>Objetivo 2.1.2.</u> 2	Dragado de dársenas y antepuerto
<u>Objetivo 2.1.3.</u> 1	Realizaciones Complementarias
<u>Objetivo 2.1.4.</u> 1	Impulso a la accesibilidad por carretera

META 2.2. Desarrollo del Plan Director

<u>Objetivo 2.2.1.</u> 3	Realización de Obras de instalaciones Deportivas y Pesqueras
<u>Objetivo 2.2.2.</u> 3	Aprovechamiento integral de la Dársena Interior
<u>Objetivo 2.2.3.</u> 2	Impulso al estudio de accesibilidad ferroviaria por la Junta de Andalucía

META 2.3. Relación Puerto-Ciudad

<u>Objetivo 2.3.1.</u> 2	Coordinación con el Municipio en el desarrollo portuario y en el de las zonas colindantes
<u>Objetivo 2.3.2.</u> 3	Identificación y exposición de los impactos portuarios positivos

CLAVE 3. PROMOCIÓN**META 3.1. Gestión de la Oferta**

<u>Objetivo 3.1.1.</u> 1	Promover una oferta conjunta en la actual y en las futuras Zonas de Influencia
<u>Objetivo 3.1.2.</u> 2	Procurar la mejora de los servicios a Buques y Mercancías
<u>Objetivo 3.1.3.</u> 2	Oferta específica y sectorial del atraque de Cruceros
<u>Objetivo 3.1.4.</u> 3	Estudio de Imagen: “Puerto de Motril – Granada”

META 3.2. Gestión de la Demanda

<u>Objetivo 3.2.1.</u> 1	Oferta específica de ZAL, Parque Empresarial y Centro de Mercancías
<u>Objetivo 3.2.2.</u> 3	Estudio de tráfico captables en posibles Zonas de Influencia
<u>Objetivo 3.2.3.</u> 2	Estudios de captación de tráfico : Contenedores, Mercancía General, SSS
<u>Objetivo 3.2.4.</u> 2	Estudio específico de competidores: carretera, puertos

CLAVE 4. EVOLUCIÓN**META 4.1. Formación**

<u>Objetivo 4.1.1.</u> 2	Programación y desarrollo de cursos de capacitación y formación del personal portuario
------------------------------------	--

META 4.2. Organización

<u>Objetivo 4.2.1.</u> 1	Adaptación del Organigrama de la APM a la figura de Puerto Propietario
<u>Objetivo 4.2.2.</u> 2	Coordinación por la APM de organismos de control y empresas privadas portuarias e integración del conjunto

META 4.3. Gestión

<u>Objetivo 4.3.1.</u> 1	Desarrollo del Plan Estratégico
<u>Objetivo 4.3.2.</u> 1	Mejora de la gestión de la APM
<u>Objetivo 4.3.3.</u> 2	Control de los Servicios Portuarios básicos
<u>Objetivo 4.3.4.</u> 1	Control y seguimiento de la aplicación de las normas UNE, SIGMA y OHSAS

CLAVE 5. INNOVACIÓN**META 5.1. Innovación**

<u>Objetivo 5.1.1.</u> 3	Vigilancia estratégica e inteligencia competitiva
<u>Objetivo 5.1.2.</u> 3	Gestión ética y socialmente responsable – RSC
<u>Objetivo 5.1.3.</u> 3	Aplicación de Tecnologías de Información y Comunicación. ITS

RESUMEN

El resumen numérico de las Claves, Metas y Objetivos es el siguiente:

	CLAVES	METAS	OBJETIVOS
CLAVE 1	Ordenación	2	4
CLAVE 2	Desarrollo	3	9
CLAVE 3	Promoción	2	8
CLAVE 4	Evolución	3	7
CLAVE 5	Innovación	1	3
TOTAL	5 Claves	11 Metas	31 Objetivos

7. DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y DE SUS ACCIONES

7. DESCRIPCION DE LOS OBJETIVOS ESTRATEGICOS Y DE SUS ACCIONES

Para cada uno de los objetivos se presenta una ficha descriptiva cuyo contenido es el siguiente:

- Clave de pertenencia y meta a la que corresponde
- Descripción del objetivo
- Modalidades básicas de actuación o relación de actividades
- Promotor de la actuación
- Realizador de la actuación
- Agentes públicos y privados implicados
- Observaciones y relaciones con otros objetivos
- Importancia del objetivo
- Plazo
- Inicio de la realización del objetivo

Cada objetivo conlleva una serie de actividades, más o menos complejas, que habrán de ser realizadas para conseguirlo. En el marco del Plan Estratégico no se detallan exhaustivamente estas actividades, que se concretarán al ser ejercidas una vez aprobado el Plan y su puesta en marcha.

Los organismos promotores y realizador son en principio indicativos y deberán ser decididos dentro del organigrama de la Autoridad Portuaria y de los Agentes de la Empresa Puerto

En el **Anejo nº 2** que acompaña este documento se relaciona para cada objetivo los factores Dafo que han sido tenidos en cuenta para su definición. Con esta relación que incluye todos los factores Dafo se comprueba la coherencia entre estos y los objetivos del Plan Estratégico.

CLAVE 1

ORDENACIÓN

META 1.1.

Ubicación a Poniente de las Instalaciones Pesquera y Deportiva

OBJETIVO 1.1.1.

Documentación, Gestión y Tramitación de la nueva ubicación

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Con base en el Estudio de Alternativas realizado por Iberinsa, definir la documentación necesaria y desarrollar la gestión y tramitación ante Medio Ambiente y Costas de la nueva ubicación
- Comunicación y Gestión: OPPE, Ayuntamiento, Sector Pesquero e Iniciativa Privada

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Dpto. Explotación y Planificación

AGENTES IMPLICADOS:

OPPE, Medio Ambiente, Costas,
Ayuntamiento, Sector Pesquero,
Iniciativa Privada

OBSERVACIONES:

Este objetivo es BÁSICO para definir y posibilitar el desarrollo del Puerto de Motril

IMPORTANCIA:

Alta

PLAZO:

15 meses

Inicio:

Mes 1

CLAVE 1

ORDENACIÓN

META 1.1.

Ubicación a Poniente de las Instalaciones Pesquera y Deportiva

OBJETIVO 1.1.2.

Concurso Concesional del Puerto Deportivo

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Definición de las condiciones del Concurso de obras y explotación en Colaboración Público Privada
- Aportación Pública Fondos Europeos para las Instalaciones Pesqueras
- Aportación Privada Instalaciones Deportivas, con plazas reservadas para el Club Náutico.
- Plazo 35 años
- Redacción del Pliego de Bases
- Convocatoria y Adjudicación del Concurso

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Dpto. Explotación y Planificación

AGENTES IMPLICADOS:

Sector Pesquero, Iniciativa Privada, OPPE

OBSERVACIONES:

Estas actuaciones hacen posible la ordenación de la Dársena Interior para su aprovechamiento comercial integral y la posible futura transferencia de las Instalaciones Pesqueras y Deportivas a la Junta de Andalucía

IMPORTANCIA:

Alta

PLAZO:

6 meses

Inicio:

Mes 7

CLAVE 1

ORDENACIÓN

META 1.2.

Planificación

OBJETIVO 1.2.1.

Redacción del Plan de Usos /Plan Director**MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:**

- El Plan de Usos y, en su caso, el Plan Director, incluirán:
 - Reubicación de las Instalaciones Pesqueras y Deportivas
 - Aprovechamiento Integral de la Dársena Interior:
 - Instalaciones Cruceros en Muelle de Costa
 - Nuevo Muelle de Enlace entre los Muelles de Poniente y de Costa
 - Relleno de la Dársena Pesquera y Muelles Perimetrales con ensanche del Muelle de Levante
 - Zonas de Reserva para futuras ampliaciones a Levante del Contradique
- Redacción, Tramitación y Aprobación del Plan de Usos / Plan Director

PROMOTOR:
 Autoridad Portuaria de Motril
 REALIZADOR:
 Dpto. Explotación y Planificación

AGENTES IMPLICADOS:
 Medio Ambiente, Costas, OPPE,
 Ayuntamiento

OBSERVACIONES:

Esta Acción será la expresión administrativa de la Ordenación del Puerto y dejará marcada la ruta para su Futura Expansión

IMPORTANCIA:
Alta

PLAZO:
9 meses

Inicio:
Mes 10

CLAVE 1

ORDENACIÓN

META 1.2.

Planificación

OBJETIVO 1.2.2.

Redacción del Plan Especial

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Redacción del Plan Especial de Ordenación con base en el Plan de Usos/Plan Director en concordancia con el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Motril
- Incorporación de los nuevos accesos al Puerto por carretera y la previsión para el acceso ferroviario
- Incorporación de la nueva ubicación de las Instalaciones Pesqueras y Deportivas y sus accesos
- Incorporará las Zonas de Reserva previstas en el Plan de Usos/Plan Director

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Dpto. Explotación y Planificación

AGENTES IMPLICADOS:

Ayuntamiento, Urbanismo de la Junta Andalucía, Particulares interesados

OBSERVACIONES:

La relación Puerto-Ciudad quedará en gran medida resuelta por la compatibilidad entre el PGOU y la expansión del Puerto hacia Levante

IMPORTANCIA:

Alta

PLAZO:

12 meses

Inicio:

Mes 13

CLAVE 2

DESARROLLO

META 2.1.

Desarrollo de Infraestructuras Actuales

OBJETIVO 2.1.1.

Proyecto y Construcción de la Prolongación del Dique

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Redacción del Proyecto de Prolongación del Dique
- Concurso y Adjudicación de las Obras
- Realización de las Obras
- Financiación Fondos Europeos

PROMOTOR:
Autoridad Portuaria de Motril
REALIZADOR:
División de Infraestructuras

AGENTES IMPLICADOS:
OPPE, Contratistas

OBSERVACIONES:

El Dique protegerá la Dársena de las Azucenas y sus atraques y permitirá la maniobra de buques de más calado, así como el atraque en el extremo actual del Dique

IMPORTANCIA:
Alta

PLAZO:
18 meses

Inicio:
Mes 1

CLAVE 2

DESARROLLO

META 2.1.

Desarrollo de Infraestructuras Actuales

OBJETIVO 2.1.2.

Dragado de dársenas y antepuerto

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Proyecto, Concurso y Adjudicación del dragado en las Dársenas Interior y de las Azucenas y en el Antepuerto
- De conformidad:
 - En la Dársena Interior, con las características previstas para los futuros muelles.
 - En la Dársena de las Azucenas, con el límite de -14, permitido por el cimiento del Muelle.
 - En el Antepuerto, con los resultados del Estudio de Maniobrabilidad de Buques
- Financiación: Fondos Europeos y de Compensación

PROMOTOR:
Autoridad Portuaria de Motril
REALIZADOR:
División Infraestructuras

AGENTES IMPLICADOS:
OPPE, Medio Ambiente, Capitanía,
Prácticos, Operadores Logísticos

OBSERVACIONES:

El incremento de calado facilitará la acogida de buques con mayor capacidad, condición básica para incrementar la operatividad logística del puerto en los tráficos de graneles líquidos y sólidos

IMPORTANCIA:
Alta

PLAZO:
15 meses

Inicio:
Mes 7

CLAVE 2

DESARROLLO

META 2.1.

Desarrollo de Infraestructuras Actuales

OBJETIVO 2.1.3.

Realizaciones Complementarias

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Realización del Estudio de Maniobrabilidad de buques para definir los dragados, los buques máximos y las condiciones de las operaciones de practica y remolque
- Estudio y, en su caso, realización del enlace por tubería de los atraques del dique con la Zona de Almacenamiento del Muelle de Graneles
- Estudio de las condiciones de trabajo de los talleres para posibilitar las reparaciones de buques a flote
- Impulso para la dotación de medios de manipulación de las empresas estibadoras

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Dpto Explotación y Planificación

División Infraestructuras

AGENTES IMPLICADOS:

Capitanía, Prácticos, Remolque,

Empresas Estibadoras, Sector

Pesquero

Concesionarios Zona Graneles

OBSERVACIONES:

Las realizaciones en gran parte están ya previstas en la actual planificación.

IMPORTANCIA:

Alta

PLAZO:

6 meses

Inicio:

Mes 1

CLAVE 2

DESARROLLO

META 2.1.

Desarrollo de Infraestructuras Actuales

OBJETIVO 2.1.4.

Impulso a la accesibilidad por carretera

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Seguimiento institucional de los enlaces con la red de autovías
- Plantear, impulsar y gestionar que el nuevo acceso al Puerto esté dotado de dos carriles en cada sentido, con base en el estudio de tráfico realizado por Ayesa

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Presidente

Director

AGENTES IMPLICADOS:

Ministerio de Fomento, Junta de Andalucía, Ayuntamiento, Cámaras de Comercio, Empresas Portuarias.

OBSERVACIONES:

El completar los enlaces con la red de carreteras es básico para la competitividad del Puerto de Motril y la ampliación de su Zona de Influencia

IMPORTANCIA:

Alta

PLAZO:

24 meses

Inicio:

Mes 1

CLAVE 2

DESARROLLO

META 2.2.

Desarrollo del Plan Director

OBJETIVO 2.2.1.

Realización de Obras de instalaciones Deportivas y Pesqueras

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Desarrollo de las Obras incluidas en el Plan Director relativas a la Reubicación de las Instalaciones Pesquera y Deportiva.
- Coordinación de las obras de la Iniciativa Privada y la Pública y control de las condiciones concesionales
- Financiación Pública/Fondos europeos
- Financiación privada por el concesionario

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril,
Concesionario PrivadoREALIZADOR: Concesionario Privado
, División de Infraestructuras

AGENTES IMPLICADOS:

Sector Pesquero, Ayuntamiento, Junta
de Andalucía, OPPE, Club Náutico

OBSERVACIONES:

Este Objetivo es consecuencia del Plan Director y su primera realización, con él se inicia la reordenación del Puerto de Motril

IMPORTANCIA:

Alta

PLAZO:

24 meses

Inicio:

Mes 13

CLAVE 2

DESARROLLO

META 2.2.

Desarrollo del Plan Director

OBJETIVO 2.2.2.

Aprovechamiento integral de la Dársena Interior

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Realización de las obras comprendidas en el Plan Director, relativas al aprovechamiento integral de la Dársena Interior en coordinación con las obras de dragado
- Proyecto, Concurso y Realización de las Obras
 - Relleno de la Dársena Pesquera
 - Ensanche y habilitación del Muelle de Levante
 - Muelle de Enlace entre los Muelles de Poniente y de Costa
 - Muelles perimetrales de la actual Dársena
 - Incremento del calado en el Muelle de Levante
 - Financiación y Endeudamiento

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Departamento de Explotación y
Planificación, División Infraestructuras

AGENTES IMPLICADOS:

Concesionarios, Club Náutico,
Iniciativa privada, Ayuntamiento,
OPPE.

OBSERVACIONES:

Este objetivo es la concreción de la ordenación integral de la Zona Comercial del Puerto, que resultará unificado y con posibilidad de ofrecer servicios de calidad con eficiencia y eficacia

IMPORTANCIA:

Alta

PLAZO:

5 años

Inicio:

Mes 19

CLAVE 2

DESARROLLO

META 2.2.

Desarrollo del Plan Director

OBJETIVO 2.2.3.

Impulso al estudio de accesibilidad ferroviaria por la Junta de Andalucía

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Seguimiento institucional de los estudios de viabilidad del enlace ferroviario de Motril, realizados por la Junta de Andalucía
- Apoyo a Fermed en la consecución del corredor Mediterráneo
- Inclusión en la Planificación Portuaria de la posibilidad del acceso y del servicio ferroviario a los Muelles

PROMOTOR:

Junta de Andalucía
Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Presidente
Director

AGENTES IMPLICADOS:

Ministerio de Fomento
Fermed

OBSERVACIONES:

Motril es el único puerto español peninsular sin enlace ferroviario, lo que limita su penetración en su potencial Zona de Influencia y rebaja su competitividad respecto a sus puertos competidores

IMPORTANCIA:

Media

PLAZO:

Ilimitado

Inicio:

Mes 7

CLAVE 2

DESARROLLO

META 2.3.

Relación Puerto-Ciudad

OBJETIVO 2.3.1.

Coordinación con el Municipio en el desarrollo portuario y en el de las zonas colindantes

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Diseñar y realizar acciones para mejorar la relación Puerto-Ciudad
- Minimizar los posibles efectos negativos de la Actividad Portuaria
- Resaltar los aspectos positivos, entre ellos el del tráfico de Cruceros Turísticos en el Muelle de Costa próximo a los núcleos de población
- Permeabilizar la relación entre la zona urbana y las reubicadas Instalaciones Pesquera y Deportiva.

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril,
Ayuntamiento
REALIZADOR:
Presidente
Director, Ayuntamiento

AGENTES IMPLICADOS:

Sectores Pesquero y Deportivo
Vecinos de Sta. Adela y Varadero,
Empresas Portuarias

OBSERVACIONES:

La relación Puerto-Ciudad no deberá tener interferencias dada, la compatibilidad de sus respectivos desarrollos hacia Levante y Poniente.

IMPORTANCIA:

Alta

PLAZO:

Ilimitado

Inicio:

Mes 7

CLAVE 2

DESARROLLO

META 2.3.

Relación Puerto-Ciudad

OBJETIVO 2.3.2.

Identificación y exposición de los impactos portuarios positivos

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Con base en los estudios de Impacto Económico, transmisión a las empresas y a la sociedad, especialmente a la población de Motril y a la provincia de Granada, de los impactos socioeconómicos positivos del Puerto de Motril

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Director

División econ-financiera, Motrilport

AGENTES IMPLICADOS:

Ayuntamiento

Cámaras de Comercio de Motril y Granada, Junta de Andalucía

OBSERVACIONES:

Los estudios de Impacto Económico y de imagen son básicos para que la población y la provincia sientan como suyo el Puerto de Motril y faciliten su desarrollo

IMPORTANCIA:

Media

PLAZO:

6 meses

Inicio:

Mes 13

CLAVE 3

PROMOCIÓN

META 3.1.

Gestión de la Oferta

OBJETIVO 3.1.1.

Promover una oferta conjunta en la actual y en las futuras Zonas de Influencia**MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:**

- A través de Motrilport, y en colaboración con las Cámaras de Comercio, realizar en localidades de la actual y posible Zona de Influencia campañas comerciales de oferta y presentación de los servicios logísticos y de transferencia de carga del Puerto de Motril.
- Refuerzo de la composición de Motrilport con la participación activa de las empresas y organismos que conforman en su conjunto el Puerto de Motril
-

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Presidente, Director, Motrilport

AGENTES IMPLICADOS:

Empresas Portuarias

Cámaras de Comercio

OBSERVACIONES:

Motrilport debería tender a ser la expresión corporativa del conjunto de la Empresa Puerto.

IMPORTANCIA:**Media****PLAZO:****15 meses****Inicio:****Mes 4**

CLAVE 3

PROMOCIÓN

META 3.1.

Gestión de la Oferta

OBJETIVO 3.1.2.

Procurar la mejora de los servicios a Buques y Mercancías

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- A través de Mesas de Trabajo compuestas por todos los responsables de los distintos servicios portuarios, se planteará la situación actual, las disfunciones existentes y la aplicación de las acciones para resolverlas

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Director, Dep. Explotación y
Planificación, Mesas de Trabajo

AGENTES IMPLICADOS:

Organismos y Empresas Portuarias

OBSERVACIONES:

Los problemas se pueden plantear de forma realista, discutir sus soluciones y seleccionar la alternativa más eficaz

IMPORTANCIA:

Alta

PLAZO:

12meses

Inicio:

Mes 7

CLAVE 3

PROMOCIÓN

META 3.1.

Gestión de la Oferta

OBJETIVO 3.1.3.

Oferta específica y sectorial del atraque de Cruceros

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Con base en el enlace directo por autovía con Granada, el Puerto de Motril será muy competitivo en la oferta de Cruceros Turísticos
- La habilitación actual del Muelle de Costa se podrá adaptar a la oferta de Cruceros y permeabilizar su relación con el entorno urbano
- Impulsar la relación con Medcruise y participar en Ferias especializadas a través de Motrilport

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Presidente, Director, Motrilport, Oficina de Turismo de Granada

AGENTES IMPLICADOS:

Medcruise

Cámaras de Comercio

OBSERVACIONES:

La situación geográfica respecto a Granada, Sierra Nevada y capitales interiores andaluzas facilita la captación del Tráfico de Cruceros

IMPORTANCIA:

Alta

PLAZO:

9 meses

Inicio:

Mes 10

CLAVE 3

PROMOCIÓN

META 3.1.

Gestión de la Oferta

OBJETIVO 3.1.4.

Estudio de Imagen : “Puerto de Motril – Granada”

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- La identificación del Puerto de Motril como Puerto de Granada a través de su denominación “Puerto de Motril – Granada” tiene sus pros y sus contras, que deberán ser estudiados y tomada una decisión sobre este cambio concreto o sobre la utilización de expresiones “Puerto de Motril – Puerta de Granada”, que relacionen el puerto con la ciudad y la provincia de Granada

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Presidente, Director, Motrilport

AGENTES IMPLICADOS:

Empresas y organismos portuarios

Ayuntamientos de Motril y Granada

Cámaras de Comercio

OBSERVACIONES:

La decisión sobre la denominación del Puerto tiene una cierta urgencia por su relación con las actividades de promoción y presentación del Puerto

IMPORTANCIA:

Media

PLAZO:

6 meses

Inicio:

Mes 13

CLAVE 3

PROMOCIÓN

META 3.2.

Gestión de la Demanda

OBJETIVO 3.2.1.

Oferta específica de ZAL, Parque Empresarial y Centro de Mercancías

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Creación de un grupo de trabajo para el desarrollo y promoción del conjunto logístico ZAL Portuaria, Parque Empresarial y Centro de Mercancías.
- Estudio de mercado para la promoción del conjunto logístico.

PROMOTOR:
Autoridad Portuaria de Motril,
E. P. S. A
REALIZADOR:
Motrilport -
E. P. S. A.

AGENTES IMPLICADOS:
Ayuntamiento
Empresas Portuarias
Cámaras de Comercio
Junta Andalucía

OBSERVACIONES: En el Anejo nº3 figura una propuesta sobre el desarrollo de la ZAL y del conjunto logístico

IMPORTANCIA:
Alta

PLAZO:
9 meses

Inicio:
Mes 4

CLAVE 3

PROMOCIÓN

META 3.2.

Gestión de la Demanda

OBJETIVO 3.2.2.

Estudio de tráfico captables en posibles Zonas de Influencia

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Con base en que los enlaces por la red de autovías esté finalizada, realizar Estudios de Mercado en las posibles Zonas de Influencia
- Estudio de los puertos secos y Zonas de Actividades Logísticas en las Zonas de Influencia y participación en ellas del Puerto de Motril
- Información a través de las Cámaras de Comercio a las empresas e industrias potenciales clientes del Puerto

PROMOTOR:
Autoridad Portuaria de Motril
REALIZADOR:
Motrilport

AGENTES IMPLICADOS:
Empresas Portuarias
Cámaras de Comercio
Asociaciones Empresariales

OBSERVACIONES:

Los enlaces con la red de autovías son básicos para la oferta de servicios del Puerto de Motril

IMPORTANCIA:
Alta

PLAZO:
6 meses

Inicio:
Mes 13

CLAVE 3

PROMOCIÓN

META 3.2.

Gestión de la Demanda

OBJETIVO 3.2.3.

Estudios de captación de tráficos : Contenedores, Mercancía General, SSS

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Estudios sobre captación de líneas regulares de:
 - Mercancía General
 - Contenedores
 - SSS (Short Sea Shipping) – posibilidad de solicitar subvención de ecobono a la Junta de Andalucía.
 - Pasajeros con Marruecos
- Estudios sobre captación de tráficos de frutas

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Motrilport

AGENTES IMPLICADOS:

Navieras, Empresas Portuarias,
Empresas generadoras de tráficos
Cámaras de Comercio
Asociaciones Empresariales

OBSERVACIONES:

Las líneas regulares son básicas para ofrecer servicios de calidad

IMPORTANCIA:

Alta

PLAZO:

12 meses

Inicio:

Mes 7

CLAVE 3

PROMOCIÓN

META 3.2.

Gestión de la Demanda

OBJETIVO 3.2.4.

Estudio específico de competidores: carretera, puertos

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Con base en las ventajas competitivas geográficas, medioambientales y físicas del Puerto de Motril, realizar estudios sobre la posible captación de tráficos específicos de los puertos competidores
 - Cruceros turísticos
 - Graneles sólidos
 - Graneles líquidos
- Estudios de captación de tráficos por carretera con destino a Europa

PROMOTOR:
 Autoridad Portuaria de Motril
 REALIZADOR:
 Motrilport

AGENTES IMPLICADOS:
 Empresas Portuarias

OBSERVACIONES:

Las ventajas del Puerto de Motril con base en los enlaces por carretera en su situación geográfica y en sus condiciones medio ambientales, le sitúan en una posición ventajosa en relación con sus competidores

IMPORTANCIA:
Media

PLAZO:
6 meses

Inicio:
Mes 7

CLAVE 4

EVOLUCIÓN

META 4.1.

Formación

OBJETIVO 4.1.1.

Programación y desarrollo de cursos de capacitación y formación del personal portuario

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Definición de los perfiles para los distintos puestos de trabajo, sus niveles y áreas de conocimiento
- Con base en los perfiles, programar los cursos necesarios y procurar su realización y asistencia
- Comparación con otros puertos españoles de nivel similar de tráfico y organización.

PROMOTOR:
Autoridad Portuaria de Motril
REALIZADOR:
Director
Departamento RR.HH.

AGENTES IMPLICADOS:
Personal de la APM
Otros Puertos

OBSERVACIONES:

La formación, capacitación y conocimiento del personal portuario es de gran importancia para poder prestar servicios de calidad

IMPORTANCIA:
Alta

PLAZO:
Ilimitado

Inicio:
Mes 7

CLAVE 4

EVOLUCIÓN

META 4.2.

Organización

OBJETIVO 4.2.1.

Adaptación del Organigrama de la APM a la figura de Puerto Propietario

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Adaptación del Organigrama de la APM a sus funciones de Puerto Propietario, reforzando la relación con las empresas portuarias y la gestión del dominio público
- Refuerzo de la Autoridad Portuaria en sus aspectos de Autoridad Única en el recinto portuario y Gestión empresarial
- Facilitar la comunicación fluida entre departamentos de la APM

PROMOTOR:
Autoridad Portuaria de Motril
REALIZADOR:
Presidente, Director
Departamento RR.HH.

AGENTES IMPLICADOS:
Personal de la APM
Empresas Portuarias

OBSERVACIONES:

La colaboración público-privada debe utilizarse en las actividades relacionadas directamente con los clientes últimos del puerto

IMPORTANCIA:
Alta

PLAZO:
9 meses

Inicio:
Mes 4

CLAVE 4

EVOLUCIÓN

META 4.2.

Organización

OBJETIVO 4.2.2.

Coordinación por la APM de organismos de control y empresas privadas portuarias e integración del conjunto

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Coordinación de los organismos de control portuarios: aduana, capitanía, organismos de control de calidad
- Impulso al asentamiento de empresas estibadoras y consignatarias
- Integración de las empresas portuarias a través de Motrilport, que deberá tender a convertirse en la expresión corporativa de la Empresa Puerto

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Presidente, Director, Departamentos
de la APM
Motrilport

AGENTES IMPLICADOS:

Organismos y
Empresas Portuarias

OBSERVACIONES:

La consideración del Puerto como un conjunto es acercarlo a la realidad percibida por los Clientes del Puerto

IMPORTANCIA:

Alta

PLAZO:

Ilimitado

Inicio:

Mes 10

CLAVE 4

EVOLUCIÓN

META 4.3.

Gestión

OBJETIVO 4.3.1.

Desarrollo del Plan Estratégico

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Aprobación del Plan Estratégico por el Consejo de Administración de la APM y apoyo en su desarrollo
- Dar a conocer el Plan al personal de la APM y a los organismos y empresas portuarias y recabar su colaboración
- Constitución de un Comité de Gestión del Plan
- Puesta en marcha del Plan
- Dotación de recursos humanos y materiales

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Presidente

Director

Dpto Explotación y Planificación

AGENTES IMPLICADOS:

Personal de la APM

Organismos y

Empresas Portuarias

OBSERVACIONES:

La revisión del Plan deberá realizarse si se producen cambios importantes y en todo caso cada dos años.

IMPORTANCIA:

Alta

PLAZO:

2/4 años

Inicio:

Mes 1

CLAVE 4

EVOLUCIÓN

META 4.3.

Gestión

OBJETIVO 4.3.2.

Mejora de la gestión de la APM

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Previsión y promoción de ingresos Europeos y del Fondo de Compensación
- Revisión de ingresos por servicios
- Revisión de gastos de personal
- Revisión de la gestión administrativa y económica del dominio público
- Participación activa en la gestión de Sestimosa
- Impulso de inversiones ante la crisis general

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Presidente

Director

Divisiones y Departamentos de la APM

AGENTES IMPLICADOS:

Personal de la APM

OPPE

OBSERVACIONES:

La reciente creación de la Autoridad Portuaria de Motril hace necesaria su adaptación a la autonomía de gestión

IMPORTANCIA:

Alta

PLAZO:

12 meses

Inicio:

Mes 1

CLAVE 4

EVOLUCIÓN

META 4.3.

Gestión

OBJETIVO 4.3.3.

Control de los Servicios Portuarios básicos

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Redacción y aplicación de los Pliegos de prescripciones particulares de los Servicios Portuarios con inclusión de indicadores de calidad y de control de las empresas prestatarias
- Con base en los estudios de maniobrabilidad de buques, adaptación de la flota de remolcadores a las necesidades reales
- Estudio de aplicación de tarifa plana al servicio de remolque
- Adaptación de la dotación y las tarifas, a la realidad de las prestaciones del servicio de amarre
- Estudio de las dotaciones, necesidades y tendencias del servicio de estiba

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Presidente

Director

Dpto de Explotación y Planificación.

AGENTES IMPLICADOS:

Empresas y Organismos Portuarios

Clientes, buque y mercancía

OBSERVACIONES:

El control de las empresas portuarias es una de las principales funciones del Puerto Propietario

IMPORTANCIA:

Alta

PLAZO:

12 meses

Inicio:

Mes 7

CLAVE 4

EVOLUCIÓN

META 4.3.

Gestión

OBJETIVO 4.3.4.

Control y seguimiento de la aplicación de las normas UNE, SIGMA y OHSAS

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Aplicación y seguimiento de
 - Sistema de Calidad ISO 9000
 - Sistema Integrado de Gestión Medioambiental, UNE 14.001
 - Aplicación de las normas OHSAS 18.000 de Riesgos Laborales
- Aplicación de los resultados de los estudios medioambientales realizados por la Universidad de Granada
- Redacción de la Memoria Medioambiental del Puerto de Motril

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

División de Calidad y Medioambiente

AGENTES IMPLICADOS:

Personal APM

Empresas y Organismos Portuarios

OBSERVACIONES:

La Política de la Calidad es un valor básico de las organizaciones y empresas portuarias

IMPORTANCIA:

Alta

PLAZO:

Ilimitado

Inicio:

Mes 1

CLAVE 5

INNOVACIÓN

META 5.1.

Innovación

OBJETIVO 5.1.1

Vigilancia estratégica e inteligencia competitiva**MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:**

- Captura, análisis, difusión y explotación de las informaciones técnicas necesarias y útiles para el desarrollo de la Empresa Puerto, realizado en estas áreas:
 - Vigilancia tecnológica, que se ocupa de las nuevas aplicaciones que pueden afectar a los servicios y procesos de la APM.
 - Vigilancia comercial, que abarca las actuaciones de clientes y proveedores, así como de cambios en la logística de distribución y en estrategias comerciales.
 - Vigilancia de la competencia, que incide en competidores actuales como potenciales, detectando nuevas políticas de inversiones, nuevas áreas de negocio y formas de comercialización...
 - Vigilancia de regulaciones, que trata de anticiparse a las nuevas normas y regulaciones de próxima implantación.

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Director y todos los departamentos y divisiones

AGENTES IMPLICADOS:**OBSERVACIONES:**

La Vigilancia Estratégica y la Inteligencia Competitiva son herramientas adecuadas para el análisis, seguimiento y revisión del Plan Estratégico.

IMPORTANCIA:**Media****PLAZO:****Ilimitado****Inicio:****Mes 13**

CLAVE 5

INNOVACIÓN

META 5.1.

Innovación

OBJETIVO 5.1.2.

Gestión ética y socialmente responsable RSC

MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:

- Integrar en la gestión de la APM, en su estrategia y en sus políticas y procedimientos, las preocupaciones sociales, laborales, medioambientales y de respeto de los derechos humanos, responsabilizándose de las consecuencias y los impactos que se derivan de sus acciones.
- Responder a los retos de transparencia, integridad y sostenibilidad, (económica, ambiental y social)
- Impulsar el diálogo y el conocimiento de las expectativas de los clientes y personas que integran la Empresa Puerto.
- Dotar a la APM de los recursos humanos y materiales necesarios para la implantación en la APM de un Sistema de Gestión Ética y Socialmente Responsable

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Director, Dpto. Explotación y
Planificación, División de Calidad

AGENTES IMPLICADOS:

Clientes, Empresas y Organismos
Portuarios.

OBSERVACIONES:

IMPORTANCIA:

Media

PLAZO:

Ilimitado

Inicio:

Mes 13

CLAVE 5

INNOVACIÓN

META 5.1.

Innovación

OBJETIVO 5.1.3.

**Aplicación de Tecnologías de Información y Comunicación.
ITS (Intelligent Transport Systems)****MODALIDAD BÁSICA DE EJECUCIÓN:**

Las tendencias del sistema de transportes y sus infraestructuras asociadas se pueden resumir en los siguientes puntos:

- Seguridad, en sus dos acepciones como protección o como prevención de riesgos.
- Sostenibilidad como desarrollo genuino y duradero viable económico, social y medioambientalmente.
- Intermodalidad
- Interoperabilidad
- Eficiencia en la explotación

PROMOTOR:

Autoridad Portuaria de Motril

REALIZADOR:

Presidente, Director, Dpto. Explotación y Planificación

AGENTES IMPLICADOS:

Empresas portuarias, operadores logísticos, clientes

OBSERVACIONES:

Los sistemas ITS deberán adaptarse paulatinamente en el puerto; en concordancia y coordinación con su aplicación cada vez más intensa en los modos de transporte terrestre.

IMPORTANCIA:**Media****PLAZO:****Ilimitado****Inicio:****Mes 13**

8. PROPUESTA DE PUESTA EN MARCHA DEL PLAN ESTRATÉGICO

8. PROPUESTA DE PUESTA EN MARCHA DEL PLAN ESTRATEGICO

Se indica una Propuesta de Puesta en Marcha del Plan que se concreta en tres Cronogramas.

El primer Cronograma, desde el inicio de la Puesta en Marcha del Plan, recoge los 10 Objetivos que tienen Prioridad 1 - Inmediata, y su inicio dentro del Primer Semestre. Para cada objetivo se indica su duración en meses y el mes de su iniciación.

El segundo Cronograma, recoge 12 Objetivos con Prioridad 2 - Corto Plazo, y con inicio en el 2º Semestre del Plan.

El tercer Cronograma, recoge 9 Objetivos con Prioridad 3 - Medio Plazo, y con iniciación en el 3º semestre desde el inicio del Plan.

Dentro del Período de Puesta en Marcha y Ejecución del Plan, y pasados dos años desde su inicio, deberá procederse a la Revisión del Plan, comprobando los Factores DAFO y las Claves, Metas y Objetivos, y, de éstos, eliminando los ya cumplidos, revisando el resto de Objetivos y añadiendo los que se estime convenientes para desarrollar el Plan de una manera uniforme y continua.

CRONOGRAMA
Objetivos con Prioridad 1 - Inmediata
Inicio 1er semestre

	Meses																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
O1.1.1 Documentación, Gestión y Tramitación de la nueva ubicación																		
O2.1.1. Proyecto y Construcción de la Prolongación del Dique																		
O2.1.3. Realizaciones Complementarias																		
O2.1.4. Impulso a la accesibilidad por carretera																		
O4.3.1. Desarrollo del Plan Estratégico																		
O4.3.2. Mejora de la gestión de la APM																		
O3.1.1. A través de Motrilport, promover una oferta conjunta en la actual y en las futuras Zonas de Influencia																		
O4.3.4. Control y seguimiento de la aplicación de las normas UNE, SIGMA y OHSAS																		
O3.2.1. Oferta específica de ZAL, Parque Empresarial y Centro de Mercancías																		
O4.2.1. Adaptación del Organigrama de la APM a la figura de Puerto Propietario																		

CRONOGRAMA
Objetivos con Prioridad 2 – Corto Plazo
Inicio 2º semestre

	Meses																	
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
O3.1.2. A través de Mesas de trabajo, procurar la mejora de los servicios a Buques y Mercancías																		
O4.1.1. Programación y desarrollo de cursos de capacitación y formación del personal portuario																		<i>ilimitado</i>
O2.1.2. Dragado de dársenas y antepuerto																		
O3.2.3. Estudios de captación de tráfico : Contenedores, Mercancía General, SSS																		
O3.2.4. Estudio específico de competidores : carretera, puertos																		
O2.3.1. Coordinación con el Municipio en el desarrollo portuario y en el de las zonas colindantes																		<i>ilimitado</i>
O4.3.3. Control de los Servicios Portuarios básicos																		
O3.1.3. Oferta específica y sectorial del atraque de Cruceros																		
O1.2.1. Redacción del Plan de Usos /Plan Director																		
O4.2.2. Coordinación por la APM de organismos de control y empresas privadas portuarias e integración del conjunto																		<i>ilimitado</i>
O1.1.2.. Concurso Concesional del Puerto Deportivo																		
O2.2.3. Impulso al estudio de accesibilidad ferroviaria por la Junta de Andalucía																		<i>ilimitado</i>

CRONOGRAMA
Objetivos con Prioridad 3 – Medio Plazo
Inicio 3er semestre

	Meses											
	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
O1.2.2 Redacción del Plan Especial												
O3.1.4. Estudio de Imagen : "Puerto de Motril – Granada"												
O3.2.2. Estudio de tráfico captables en posibles Zonas de Influencia												
O2.3.2. Identificación y exposición de los impactos portuarios positivos												
O5.1.1. Vigilancia estratégica e inteligencia competitiva												ilimitado
O5.1.2. Gestión ética y socialmente responsable – RSC												ilimitado
O5.1.3. Aplicación de Tecnologías de Información y Comunicación. ITS												ilimitado
O2.2.1. Realización de Obras de instalaciones Deportivas y Pesqueras												3 años
O2.2.2. Aprovechamiento integral de la Dársena Interior												5 años

9. CONCLUSIONES

9. CONCLUSIONES

Los Análisis Estratégicos indican que la posición competitiva del Puerto de Motril es potencialmente positiva en relación con su entorno, pero queda condicionada por sus estructuras internas no suficientemente integradas.

En conjunto, la situación del Puerto de Motril resulta equilibrada en la relación de Factores DAFO Positivos y Negativos.

El escalonamiento de las Claves Estratégicas comprende una progresión natural hacia el escenario deseable, para satisfacer las necesidades de sus clientes, el Buque y la Mercancía a través de las siguientes Claves:

Ordenación	de su Zona de Servicio, base imprescindible para proceder racionalmente a su
Desarrollo	que prepara al puerto para responder a la Demanda de Servicios de Calidad y poder proceder a su
Promoción	en una Zona de Influencia externa y bien dotada con tráficos potenciales, con nuevas demandas de servicios ante los que el Puerto responderá con su
Evolución	para adaptarse a las nuevas necesidades, transformándose en una empresa integrada de servicios con espíritu de
Innovación	y sostenibilidad en su desarrollo

El Cronograma de la Puesta en marcha del Plan Estratégico define las fechas de inicio y los plazos de las Acciones Estratégicas. En el término de 2 años se debería realizar una revisión del Plan y de su cumplimiento.

Julio de 2009

EQUIPO REDACTOR

Manuel Santos Sabrás
Dr. Ingeniero de Caminos

José Félix Basozábal
Ingeniero Naval

Begoña Gallego Merino
Lda. Historia

Manuel Martín Ledesma
Dr. Ingeniero de Caminos

Manuel Santos Mokoroa
Ldo. Biología

ANEJOS

Anejo nº 1. Comentarios de los Cruces de los Factores Daño

DEBILIDADES X FORTALEZAS

DF1/AN1: La Ley de Costas puede impedir que las zonas pesquera y deportiva puedan ubicarse fuera de la actual zona de servicio del puerto hacia el oeste, por ocupación de una parte de la playa, impidiendo de esta forma la consolidación del puerto comercial.

DF1/AN2: Al igual que en el comentario anterior, una aplicación muy rigurosa de la normativa sobre impacto ambiental puede conducir a la imposibilidad de ubicación de las zonas pesquera y deportiva en una nueva dársena al oeste de la actual en el lugar planteado por el Plan General de Ordenación Urbana de Motril.

DF1/APC1: La proximidad de los barrios de Varadero y Santa Adela y la presión que sus vecinos puedan ejercer en el Ayuntamiento de Motril para que no se consolide el puerto comercial y, en su caso, para que no se construya una nueva dársena pesquera y deportiva ocupando parte de la playa actual puede convertirse en una amenaza real si no se actúa proactivamente para comunicar adecuadamente lo importante de las decisiones a adoptar.

DF1/APC4: Si se materializase la ocupación de la actual dársena interior por un puerto deportivo promovido por la iniciativa privada no podría desarrollarse ni consolidarse el puerto comercial de Motril. Esta es una de las principales amenazas que pueden impedir un desarrollo racional del puerto.

DF1/AMA1: Las consideraciones medio ambientales de todo tipo pueden convertirse en una amenaza real al desarrollo del puerto y por tanto a la consolidación del puerto comercial que debe materializarse a través de una zona de servicio comercial unificada.

DF2/AN1: La actual ordenación portuaria, con interferencias entre los tráficos comercial, pesquero y deportivo debería evolucionar hacia otra en la que éstos quedasen bien ordenados en instalaciones adecuadas y físicamente bien delimitadas por lo que habría que justificar alternativas que puedan tener algún tipo de interferencia con la Ley de Costas al ocuparse dominio público exterior a la actual zona de servicio.

DF2/AN2: Lo mismo que en el comentario anterior puede decirse de la normativa medioambiental que puede limitar alternativas al oeste.

DF2/APC1: La proximidad de los barrios de Varadero y Santa Adela y la presión que sus vecinos puedan ejercer en el Ayuntamiento de Motril para que no se consolide el puerto comercial y, en su caso, para que no se construya una nueva dársena pesquera y deportiva ocupando parte de la playa actual puede impedir una ordenación racional del Puerto de Motril y un desarrollo futuro de sus diferentes actividades.

DF2/APC2: Un caso particular de lo dicho en el comentario anterior es el relativo a la oposición vecinal a las implantaciones industriales en el puerto o en la ZAL anexa al muelle de las Azucenas que impediría la ordenación de estas zonas estratégicas para el futuro del puerto.

DF2/APC4: Si se materializase la ocupación de la actual dársena interior por un puerto deportivo promovido por la iniciativa privada no podría desarrollarse ni consolidarse una ordenación racional del puerto comercial de Motril. Esta es una de las principales amenazas que pueden impedir una ordenación racional con futuro del Puerto de Motril.

DF2/AMA1: Las consideraciones y limitaciones medioambientales de todo tipo pueden impedir una ordenación racional del Puerto de Motril al no permitir alternativas que den respuesta a soluciones funcionales de ordenación portuaria con futuro.

DF3/AN1: La Ley de Costas puede impedir que las zonas pesquera y deportiva puedan ubicarse fuera de la actual zona de servicio del puerto hacia el oeste y la comercial hacia el este, por ocupación de partes de playa, impidiendo de esta forma una planificación del desarrollo del puerto a todas luces necesaria.

DF3/AN2: Al igual que en el comentario anterior, una aplicación muy rigurosa de la normativa sobre impacto ambiental puede conducir a la imposibilidad de una planificación a medio y largo plazo con las consiguientes reservas de dominio público que es necesario realizar.

DF3/APC1: La proximidad de los barrios de Varadero y Santa Adela y la presión que sus vecinos puedan ejercer en el Ayuntamiento de Motril para que no se amplíe la zona de servicio del puerto en previsión de una planificación a medio y largo plazo y , en su caso, para que no se construya una nueva dársena pesquera y deportiva ocupando parte de la playa actual puede convertirse en una amenaza real si no se actúa proactivamente para comunicar adecuadamente lo importante de las decisiones a adoptar.

DF3/APC2: Un caso particular de lo dicho en el comentario anterior es el relativo a la oposición vecinal a las implantaciones industriales en el puerto o en la ZAL anexa al muelle de las Azucenas que impediría la planificación de estas zonas estratégicas para el futuro del puerto.

DF3/APC4: Si se materializase la ocupación de la actual dársena interior por un puerto deportivo promovido por la iniciativa privada no podría desarrollarse ni consolidarse una planificación racional del Puerto de Motril. Esta es una de las principales amenazas que pueden impedir esta planificación a medio y largo plazo del Puerto de Motril.

DF3/AMA1: Las consideraciones y limitaciones medioambientales de todo tipo pueden impedir una planificación racional del Puerto de Motril al no permitir alternativas que den respuesta a soluciones funcionales de ordenación portuaria con futuro.

DF4/AN1: La construcción de la prolongación del dique debe someterse a las determinaciones de la Ley de Costas para estos casos.

DF4/AN2: De la misma forma que en el comentario anterior las determinaciones medioambientales pueden incidir tanto en la construcción de la ampliación del dique exterior como en la resolución de las limitaciones para la entrada de buques existentes en la bocana.

DF4/AC1: Las limitaciones actuales en la bocana para entrada de buques portacontenedores es una de las causas de la inexistencia de este tipo de tráfico portuario que, además, tiene un gran potencial de crecimiento y que debería en un futuro recalar en el Puerto de Motril.

DF4/AC2: Las mismas consideraciones que en el comentario anterior pueden realizarse con respecto a la inexistencia de líneas regulares con base el Puerto de Motril.

DF4/AZF4: La inexistencia de tráfico de contenedores y de líneas regulares debido, en parte, a las limitaciones de entrada de este tipo de buques, limita a su vez el hinterland del puerto ya que el contenedor es el modo adecuado para este tipo de transportes.

DF4/ACM1: Los puertos competidores al este y al oeste, Almería y Málaga, tienen ya tráficos de contenedores y, por tanto, se resistirán a compartir éstos con el Puerto de Motril, impidiendo en la medida de sus posibilidades cualquier ampliación de la capacidad operativa del Puerto de Motril.

DF4/AMA1: Las consideraciones y limitaciones medioambientales de todo tipo pueden impedir la resolución de las limitaciones en la bocana para entrada de buques y para la prolongación del dique exterior que se encuentra pendiente de realizar al no permitir estas soluciones.

DF5/AN1: Las limitaciones de operatividad por agitación en la dársena de las Azucenas en determinadas condiciones marítimas se resolverían con la prolongación del dique pendiente de realizar y por tanto la Ley de Costas puede incidir en ello.

DF5/AN2: Las limitaciones de operatividad por agitación en la dársena de las Azucenas en determinadas condiciones marítimas se resolverían con la prolongación del dique pendiente de realizar y con su dragado y por tanto la normativa medioambiental puede incidir en ello.

DF5/ACM1: Los puertos competidores al este y al oeste, Almería y Málaga, protegerán sus tráficos y, por tanto, se resistirán a compartir éstos con el Puerto de Motril, impidiendo en la medida de sus posibilidades cualquier ampliación de la capacidad operativa del Puerto de Motril.

DF5/AMA1: Las consideraciones y limitaciones medioambientales de todo tipo pueden impedir la resolución de los problemas de agitación en la dársena de Las Azucenas al impedir, en su caso, la prolongación del dique exterior que se encuentra pendiente de realizar.

DF6/AN2: Las normativas medioambientales pueden incidir tanto en la reposición como en la modernización de los actuales equipos.

DF6/APC1: La proximidad de los barrios de Varadero y Santa Adela y la presión que sus vecinos puedan ejercer en el Ayuntamiento de Motril para que no se concedan licencias de actividad o se renueven las actuales, y cuando se repongan o se adquieran nuevos equipos en reposición de los actuales obsoletos impidiendo de esta forma un desarrollo futuro de sus diferentes actividades.

DF6/APC2: La oposición vecinal a las implantaciones industriales portuarias incluye su oposición a la reposición y modernización de los actuales equipos obsoletos.

DF6/ACM1: Los puertos competidores al este y al oeste, Almería y Málaga, protegerán sus tráficos y, por tanto, se resistirán a compartir éstos con el

Puerto de Motril, impidiendo en la medida de sus posibilidades cualquier ampliación de la capacidad operativa del Puerto de Motril y cualquier reposición de instalaciones y equipos en este puerto.

DO2/AZF1: El Puerto de Motril es un puerto con una zona de influencia cercana reducida a la Provincia de Granada y cuya ampliación precisaría de estrategias comerciales y organizativas a todos los niveles incluyendo la mejora de la coordinación entre los diferentes organismos de control portuario.

DO2/AZF4: El Puerto de Motril es un puerto con una zona de influencia cercana reducida a la Provincia de Granada y cuya ampliación al eje Motril - Madrid precisaría de estrategias comerciales y organizativas a todos los niveles incluyendo la mejora de la coordinación entre los diferentes organismos de control portuario.

DO2/ACM1: El Puerto de Motril es un puerto con una zona de influencia cercana reducida a la Provincia de Granada y cuya ampliación al eje Motril - Madrid precisaría de estrategias comerciales y organizativas a todos los niveles incluyendo la mejora de la coordinación entre los diferentes organismos de control portuario. Además la competencia de los Puertos de Málaga y Almería que compartirían ese mismo hinterland juega en su contra.

DO3/AZF1: El Puerto de Motril es un puerto con una zona de influencia cercana reducida a la Provincia de Granada y cuya ampliación precisaría de estrategias comerciales y organizativas a todos los niveles incluyendo la ampliación del número de empresas consignatarias que operan en el puerto.

DO3/AZF4: El Puerto de Motril es un puerto con una zona de influencia cercana reducida a la Provincia de Granada y cuya ampliación al eje Motril - Madrid precisaría de estrategias comerciales y organizativas a todos los niveles incluyendo la ampliación de la oferta de diferentes empresas consignatarias que dinamizasen el negocio portuario.

DO3/ACM1: La competencia de los puertos de Málaga y Almería juega en contra del crecimiento del Puerto de Motril y por tanto de la ampliación de la oferta de consignación de buques.

DO4/AZF1: El Puerto de Motril es un puerto con una zona de influencia cercana reducida a la Provincia de Granada y cuya ampliación precisaría de estrategias comerciales y organizativas a todos los niveles incluyendo la ampliación del número de empresas estibadoras que operan en el puerto

DO4/AZF4: El Puerto de Motril es un puerto con una zona de influencia cercana reducida a la Provincia de Granada y cuya ampliación al eje Motril - Madrid precisaría de estrategias comerciales y organizativas a todos los niveles incluyendo la ampliación de la oferta de diferentes empresas estibadoras.

DO4/ACM1: La competencia de los puertos de Málaga y Almería juega en contra del crecimiento del Puerto de Motril y por tanto de la ampliación de la oferta de servicios de estiba.

DFu1/AAc1: La mala accesibilidad actual por carretera es una limitación al crecimiento del Puerto de Motril en general y al tráfico de mercancía containerizada en particular y, en tanto no se solucione esta problemática, los contenedores no utilizarán este puerto. Las infraestructuras son condición necesaria aunque no suficiente para el crecimiento de un puerto.

DFu1/AAc2: La inexistencia de accesibilidad ferroviaria es una limitación al crecimiento del Puerto de Motril en general y al tráfico de mercancía containerizada en particular. Las infraestructuras son condición necesaria aunque no suficiente para el crecimiento de un puerto.

DFu1/AC1: Se comenta por sí.

DFu1/AZF1: Actualmente el Puerto de Motril es un puerto con una zona de influencia cercana reducida a la Provincia de Granada; con un tejido empresarial poco desarrollado y con limitada actividad; con problemas de accesibilidad por carretera y con dos puertos competidores que limitan hoy por hoy el tráfico de contenedores.

DFu1/AZF2: La carretera, en ausencia de ferrocarril, como es nuestro caso, es la infraestructura utilizada por el transporte de contenedores y por tanto en la situación actual estos tráficos están muy penalizados.

DFu1/AZF3: Actualmente el Puerto de Motril es un puerto con una zona de influencia cercana reducida a la Provincia de Granada; con un tejido empresarial poco desarrollado y con limitada actividad por lo que el tráfico de contenedores se desvía por los puertos de Málaga y Almería o, en su caso, Valencia.

DFu1/AZF4: Los problemas comentados anteriormente, sobre todo el de accesibilidad, impiden un desarrollo del tráfico de contenedores en todo el eje Motril – Madrid.

DFu1/ACM1: Los puertos de Málaga y Almería compiten con Motril, también en un hipotético tráfico de contenedores, impidiendo que este tipo de tráfico se asiente en Motril.

DFu1/ACM2: La falta de una política comercial y de marketing del Puerto de Motril induce en potenciales clientes de su zona de influencia un desconocimiento de los servicios actuales y potenciales del puerto entre ellos sus potencialidades para el tráfico de contenedores.

DFu2/AZF1: Actualmente el Puerto de Motril es un puerto con una zona de influencia cercana reducida a la Provincia de Granada; con un tejido empresarial poco desarrollado y con limitada actividad; con problemas de accesibilidad por carretera y con dos puertos competidores que limitan hoy por hoy su tráfico y por tanto la implantación de líneas regulares en el mismo.

DFu2/AZF2: Idem comentario anterior.

DFu2/AZF3: Idem comentario anterior.

DFu2/AZF4: Idem comentario anterior.

DFu2/ACM1: Los puertos de Málaga y Almería compiten con Motril, también en una hipotética implantación de Líneas Regulares, impidiendo que este tipo de tráfico se asiente en Motril.

DFu2/ACM2: La falta de una política comercial y de marketing del Puerto de Motril induce en potenciales clientes de su zona de influencia un desconocimiento de los servicios actuales y potenciales del puerto entre ellos sus potencialidades para acoger determinadas Líneas Regulares.

DFu3/AZF1: Actualmente el Puerto de Motril es un puerto con una zona de influencia cercana reducida a la Provincia de Granada que podemos considerarla “cautiva” y que utiliza el puerto a pesar de la baja calidad y precios altos en el servicio de manipulación de mercancías.

DFu3/AZF4: Por la misma razón expuesta en el comentario anterior el Puerto de Motril capta escasos tráficos que excedan de la Provincia de Granada hacia el norte.

DFu3/ACM1: Los puertos competidores de Málaga y Almería son más baratos en muchos casos para tráficos naturales de Motril dada la baja calidad y precios altos en el servicio de manipulación de mercancías en Motril.

DFu4/AZF1: El Puerto de Motril es un puerto con una zona de influencia cercana reducida a la Provincia de Granada y cuya ampliación precisaría de estrategias comerciales y organizativas a todos los niveles incluyendo la agilización de los procedimientos aduaneros y los servicios que presta la aduana.

DFu4/AZF4: El Puerto de Motril es un puerto con una zona de influencia cercana reducida a la Provincia de Granada y cuya ampliación al eje Motril - Madrid precisaría de estrategias comerciales y organizativas a todos los niveles incluyendo la agilización de los procedimientos aduaneros y los servicios que presta la aduana.

DFu4/ACM1: La competencia de los puertos de Málaga y Almería juega en contra del crecimiento del Puerto de Motril y por tanto cualquier tipo de mejora entre las que se incluye la agilización del procedimiento aduanero es muy beneficioso para el Puerto de Motril en su conjunto.

DFu5/AN1: La regularización de los calados en el puerto y sobre todo en la dársena de Las azucenas requiere de dragados adicionales que estarán condicionados por la normativa derivada de la Ley de Costas para estos casos.

DFu5/AN2: La regularización de los calados en el puerto y sobre todo en la dársena de Las azucenas requiere de dragados adicionales que estarán condicionados por la normativa medioambiental aplicable en estos casos.

DFu5/AZF1: La limitación actual de los calados de los buques limita la capacidad de los mismos y por tanto el volumen de mercancía de carga y/o descarga con su correspondiente incidencia en el hinterland del puerto ya de por sí limitado por otros factores.

DFu5/AZF3: Idem comentario anterior.

DFu5/AZF4: Idem comentario anterior.

DFu5/ACM1: Cuando las limitaciones de calados impiden cargas o descargas en el Puerto de Motril, estos tráficos se derivan a Málaga o Almería.

DFu7/ACM1: Los problemas de explotación y administrativos debido a la separación de las dársenas comerciales por la existencia entre ambas de los muelles y dársena pesquera pueden inducir que determinados tráficos se deriven a los puertos de Málaga o Almería.

DFu8/APC1: La proximidad de los barrios de Varadero y Santa Adela a los diferentes muelles puede condicionar por motivos de molestias determinadas descargas dado el tipo de mercancía y condiciones meteorológicas. Esto puede producir la congestión de algunos muelles y la infrautilización de otros.

DFu9/AZF1: El Puerto de Motril es un puerto con una zona de influencia cercana reducida a la Provincia de Granada y cuya ampliación precisaría de estrategias comerciales y organizativas a todos los niveles incluyendo la ampliación del número de empresas consignatarias y estibadoras que operan en el puerto.

DFu9/AZF4: El Puerto de Motril es un puerto con una zona de influencia cercana reducida a la Provincia de Granada y cuya ampliación al eje Motril - Madrid precisaría de estrategias comerciales y organizativas a todos los niveles incluyendo la ampliación de la oferta de diferentes empresas consignatarias y estibadoras.

DFu9/ACM1: La competencia de los puertos de Málaga y Almería juega en contra del crecimiento del Puerto de Motril y por tanto de la ampliación del número de empresas consignatarias y estibadoras.

DFu10/AN1: La regularización de los calados en el puerto y sobre todo en la dársena de Las azucenas requiere de dragados adicionales que estarán condicionados por la normativa derivada de la Ley de Costas para estos casos.

DFu10/AN2: La regularización de los calados en el puerto y sobre todo en la dársena de Las azucenas requiere de dragados adicionales que estarán condicionados por la normativa medioambiental aplicable en estos casos.

DFu10/AZF1: La limitación de la capacidad de los buques restringida actualmente por los calados del puerto limita así mismo el volumen de mercancía de carga y/o descarga con su correspondiente incidencia en el hinterland del puerto ya de por sí limitado por otros factores.

DFu10/AZF3: Idem comentario anterior.

DFu10/AZF4: Idem comentario anterior.

DFu10/ACM1: Cuando las limitaciones de calados impiden cargas o descargas en el Puerto de Motril, estos tráficos se derivan a Málaga o Almería.

DEF1/APC4: Si se materializase la ocupación de la actual dársena interior por un puerto deportivo promovido por la iniciativa privada no podría desarrollarse ni consolidarse el puerto comercial de Motril. Aumentarían los ingresos por tasas de ocupación privativa del dominio público y disminuirían los ingresos por tarifas de servicios portuarios a la mercancía y al buque.

FORTALEZAS X AMENAZAS

FF1,FF2/APC1,APC2,APC3,AAc1,AAc2,AC1,AC2,AZF1,AZF2,AZF3,AZF4,ACM1,ACM2,AMA1: La oferta del nuevo muelle y superficie en tierra en la Dársena de las Azucenas así como la oferta adecuada de muelles y superficie que puede ofrecer el puerto es una fortaleza que puede ser utilizada para hacer frente a las amenazas que supone la presión ciudadana, la deficiencia en los accesos, la ausencia de algunos tráficos y lo restringido de su hinterland, sus puertos competidores, y las limitaciones y trabas a su desarrollo. La oferta de servicios del puerto de Motril deberá ser dada a conocer a sus potenciales clientes.

FF3/AN2,ACM1,AMA1: La posibilidad de incrementar el calado de muelles y dársenas puede verse entorpecido por normativas medioambientales. El aumento de calado puede mejorar la posición del puerto de Motril frente a sus competidores.

FF4/AN1,AN2,APC4,ACM1,AMA1: La posibilidad de trasladar el puerto pesquero y deportivo a poniente deberá contar con la aprobación de Costas y Medioambiente. Con esta solución se da respuesta a la propuesta de ocupar la dársena interior con desarrollos náutico-deportivos. Se posibilitará también una reordenación del puerto haciéndolo más competitivo.

FF5/AN1,AN2,APC1,APC2,APC4,ACM1,AMA1: La posibilidad de aprovechar la Dársena interior con la habilitación de un nuevo muelle de enlace entre los actuales muelles de Poniente y de Costa pasa por la reubicación de las actuales instalaciones náutico deportivas (a poniente o levante), debiéndose cumplir la Ley de Costas y la Normativa medioambiental.

La proximidad vecinal a este nuevo muelle podrá condicionar tanto su desarrollo, como las actividades que en el se puedan realicen.

El aprovechamiento de la dársena interior para uso exclusivamente portuario comercial, y la reubicación de las actividades pesqueras y deportivas, supondría eliminar la amenaza de la ocupación de la dársena interior casi en su totalidad por parte de la actividad náutico-deportiva.

Este nuevo muelle de Enlace con calado, longitud y superficie en tierra adecuados para servir a tráficos Ro-Ro y de contenedores, supondría una ventaja competitiva frente a sus competidores.

Habrà que superar las limitaciones y trabas al desarrollo del puerto para que esta fortaleza pueda ser aprovechada.

FF6/AN1,AN2,APC1,APC2,APC4,AC1,AZF1,AZF4,ACM1,AMA1:

El aprovechamiento integral de la dársena interior será consecuencia del traslado del puerto pesquero y deportivo para lo que habrá que contar con la aprobación de costas y medioambiente, como ya se ha comentado. La proximidad de los barrios de Varadero y Sta Adela puede condicionar el uso que se de a los nuevos muelles de Enlace y Pesquero. El aprovechamiento de la actual Dársena Pesquera con nuevos muelles y explanadas podría ser idóneo para el tráfico de contenedores, con lo que se podría ampliar el hinterland del puerto haciéndolo más competitivo.

FF7/APC2,APC3,Aac1,Aac2,AC1,AC2,AZF1,AZF2,AZF3,AZF4,ACM1,AMA1:

La oposición vecinal, las trabas a otorgar licencias por parte del Ayuntamiento, los accesos sin completar, la ausencia de ferrocarril son circunstancias que pueden interferir en el desarrollo de la ZAL y del Polígono Industrial y que habrá que tratar de minimizar.

Contar con una ZAL un Polígono Empresarial y un Centro de Mercancías en el que se instalen industrias y empresas relacionadas con el puerto puede posibilitar el establecimiento de líneas regulares así como contrarrestar su Hinterland reducido, poco industrializado y limitado por comunicaciones terrestres deficientes. Además supone una ventaja competitiva importante frente a sus competidores.

FF8/AN1,AN2,APC1,APC2,APC4,AZF1,AZF4,ACM1:

El desarrollo del Plan Director estará condicionado por el cumplimiento de la Ley de Costas así como por la normativa mediambiental y por la proximidad vecinal. Podrá ser una herramienta defender el puerto de la amenaza de ocupación de la dársena interior con actividades náutico-deportivas, así como para ofrecer infraestructuras que hagan posible la ampliación del hinterland del puerto haciéndolo más competitivo frente a sus competidores.

FO1/APC3,ACM1: En el Puerto de Motril, la colaboración Público Privada (CPP) es hoy una realidad y se confirma con la respuesta empresarial a la ZAL de las Azucenas, que quedó limitada por impedimentos municipales. La ZAL, con el complemento del Polígono Empresarial colindante, facilitará en gran medida la CPP y supondrá una ventaja competitiva frente a sus competidores.

FO2/APC5,AAc1,AAc2,AC1,AC2,AZF1,AZF2,AZF3,AZF4,ACM1,ACM2:

Motrilport en su labor de comercialización del puerto de Motril tiene un papel fundamental en el intento de captar nuevos tráfico para el establecimiento de líneas regulares y de contenedores así como la ampliación de su hinterland, mitigando las carencias en los accesos tanto por carretera como por ferrocarril.

Los impactos positivos del puerto deberán ser utilizados y destacados en su promoción, función que también desarrolla Motrilport para informar sobre los servicios del puerto.

Contar con un servicio comercial como Motrilport puede suponer una ventaja competitiva frente a sus puertos competidores

FO3/AAc1,AAc2,ACM2: El Puerto de Motril cuenta con una serie de Agentes Logísticos (Transgranada, CLH, Secicar....) cuya presencia en el puerto mitiga en parte las carencias en los accesos.

Mejoras que se produzcan en los accesos repercutirán positivamente en los Agentes Logísticos.

FO4/AN1,AN2,APC4,APC5,Aac1,Aac2,AC1,AC2,AZF1,AZF2,AZF3,AZF4,ACM1,ACM2: La alta motivación de los directivos del Puerto y su espíritu de cambio e innovación son fundamentales para enfrentar las amenazas anteriormente descritas en aspectos tan variados como el normativo, el de relación Puerto-Ciudad, Accesos, Clientes, Zona de Influencia o Clientes y Mercado.

FO5/AN1,AN2,AMA1: El fuerte apoyo que está recibiendo la Autoridad Portuaria de Motril por parte del Organismo Público Puertos del estado en su condición de Autoridad Portuaria de reciente creación, deberá ser aprovechado para hacer frente a las limitaciones al desarrollo del puerto en general, y las que puedan provenir de Costas y de la Normativa Medioambiental en particular.

FFu1/AAc1,AZF2,ACM1,ACM2: El potencial del puerto de Motril como destino para cruceros con atractivos turísticos como la Alambra o Sierra Nevada, se verá reforzado una vez concluya los enlaces por autovía, sobre todo con Granada, y con una fuerte campaña de promoción, estando en disposición de competir por estos tráficos.

FFu3/AN1,AN2,APC1,APC4,AC1,AZF1,AZF4,ACM1,AMA1: La reordenación de las dársenas pasa por la reubicación a poniente o levante de las instalaciones pesqueras y deportivas para lo que habrá que contar con la aprobación de Costas y cumplir la normativa medioambiental.

La proximidad de los barrios de Varadero y Sta. Adela podría condicionar su desarrollo.

El aprovechamiento de la dársena interior para uso exclusivamente portuario comercial, y la reubicación de las actividades pesqueras y deportivas, supondría eliminar la amenaza de la ocupación de la dársena interior casi en su totalidad por parte de la actividad náutico-deportiva.

Con la reordenación se conseguirán nuevos muelles (Enlace, Testero) y superficies en tierra que podrán servir a nuevos tráficos (Contenedores, Ro-Ro), siendo posible la ampliación del hinterland del puerto, lo que supondrá una ventaja competitiva.

Habrà que superar las limitaciones y trabas al desarrollo del puerto para que esta fortaleza pueda ser aprovechada.

FFu4,FFu5/AZF1,AZF4,ACM1,AMA1: Las modificaciones del recinto Aduanero y el aumento del calado conllevan una mejora en la oferta de servicios con lo que habría posibilidad de ampliar el hinterland, suponiendo una ventaja competitiva, siempre que se superen las limitaciones y trabas al desarrollo del puerto.

FEF1,FEF2,FEF3,FEF5/ACM1,AMA1: La obtención de ingresos ya sea a través de fondos públicos, como por los generados por la propia Autoridad Portuaria que posibilita la inversión en nuevas infraestructuras, puede suponer una ventaja frente a sus competidores, superando las limitaciones y trabas al desarrollo del puerto.

FEF4/APC5,ACM1,ACM2,AMA1: El Estudio sobre el Impacto Económico del Puerto de Motril elaborado en 2007 y las conclusiones que se obtienen, son excelentes argumentos para hacer frente a las amenazas arriba reseñadas.

DEBILIDADES x OPORTUNIDADES

DF1/O.PC.1.- La debilidad actual de tres zonas comerciales separadas y mal comunicadas, tiene gran oportunidad de solución satisfactoria, ordenándola en una sola, lejos de la zona residencial urbana, mediante el desarrollo del PGOU, respetuoso con el puerto, que lo marca como uno de sus objetivos. Igualmente prevé la zona deportiva, hacia Poniente, fuera de las dársenas comerciales.

DF1/O.PC.2.- La debilidad indicada anteriormente, también tiene una buena oportunidad para resolver el desarrollo de su zona comercial, aprovechando la existencia de la ZAL contigua al muelle de las Azucenas y del Parque Empresarial, colindante con aquella, ambos protegidos por el PGOU.

DF1/O.PC.3.- Como complemento de lo dicho en los dos párrafos anteriores, esta debilidad tiene la oportunidad del desarrollo independiente de la zona Comercial, totalmente separado de las zonas Pesquera y Náutico Deportiva, que se ubicarán de acuerdo con las alternativas estudiadas.

DF1/O.PC.4.- Una vez separadas las nuevas zonas Pesquera y Deportiva, podrá desarrollarse la Dársena Interior totalmente independiente, para usos comerciales, lo que supone una gran oportunidad para resolver con éxito, la debilidad actual de las tres zonas comerciales separadas y mal comunicadas.

DF1/O.PC.5.- Una faceta muy importante de lo expuesto en el párrafo anterior, puede ser el establecimiento y desarrollo de Instalaciones para recibir buques de cruceros, en el Muelle de Costa, que además de su situación próxima a la población, barrio del Varadero, resulta adecuada para este tipo de tráfico.

DF1/O.PC.6.- La escasa densidad de población en las cercanías del puerto facilitará el desarrollo de la zona Comercial hacia Levante, sin interferencia ciudadana. Así, el tráfico más noble, el de cruceros, indicado en el párrafo anterior, quedará en la parte más próxima de la población, tampoco densa.

DF1/OMA2.- Dicha expansión del Puerto Comercial hacia Levante, alejará las actividades portuarias de la zona más habitada, y la ventajosa situación de la ZAL y el Parque Empresarial, propiciarán su rápido desarrollo a medida que crezcan los tráficos portuarios de toda índole, ya que las afecciones a la zona residencial serán mínimas, desde el punto de vista medio ambiental.

DF2/O.PC.1.- La debilidad actual de la falta de ordenación de las tres zonas Comercial, Pesquera y Deportiva, tiene gran oportunidad de solución satisfactoria, ordenándolas separadamente, como prevé el PGOU, que contempla el desarrollo armónico del Puerto hacia Levante y sitúa la zona deportiva, hacia Poniente, fuera de las dársenas comerciales.

DF2/O.PC.3.- Contra dicha debilidad, también concurre la oportunidad de la ordenación de las tres zonas independientes, ubicando las zonas Pesquera y Deportiva, de acuerdo con las alternativas seleccionadas para su traslado.

DF2/O.PC.4.- Esta ordenación permitirá el desarrollo de la dársena Interior, totalmente independiente para usos comerciales, contribuyendo a resolver la debilidad actual del desorden en la explotación del Puerto.

DF2/O.PC.5.- Una faceta muy importante de lo expuesto en el párrafo anterior, puede ser el establecimiento y desarrollo de Instalaciones para recibir buques de cruceros, en el Muelle de Costa.

DF2/O.PC.6.- La escasa densidad de población en las cercanías del puerto facilitará el desarrollo de la zona Comercial hacia Levante, sin interferencia ciudadana. Así, el tráfico más noble, el de cruceros, indicado en el párrafo anterior, quedará en la parte más próxima de la población, tampoco densa.

DF2/O.PC.7.- La actual buena relación con el Ayuntamiento expresada en el PGOU, facilita la Planificación del desarrollo portuario, expuesta en párrafos anteriores.

DF2/OMA2.- La expansión del Puerto Comercial hacia Levante, alejará las actividades portuarias de la zona más habitada, y la ventajosa situación de la ZAL y el Parque Empresarial, propiciarán su rápido desarrollo a medida que crezcan los tráficos portuarios de toda índole, ya que las afecciones a la zona residencial serán mínimas, desde el punto de vista medio ambiental.

DF3/O.PC.1.- La debilidad actual sobre la falta de Planeamiento a medio y largo plazo y de la definición de un Plan Director, tiene gran oportunidad de solución satisfactoria siguiendo el PGOU, que contempla el desarrollo armónico del Puerto hacia Levante y la zona deportiva y urbana hacia Poniente.

DF3/O.PC.3.- La debilidad indicada anteriormente, también tiene una buena oportunidad para desarrollar un Plan Director, consecuente con la ubicación de las nuevas Zonas Pesquera y Deportiva, separadas de la zona Comercial, que resulten de la mejor alternativa posible estudiada.

DF3/O.PC.4.- Una vez separadas las nuevas zonas Pesquera y Deportiva, el Plan Director podrá realizar un desarrollo integral de la Dársena Interior para usos comerciales

DF3/O.PC.5.- Una faceta muy importante de este Plan Director, podrá ser el establecimiento y desarrollo de Instalaciones para recibir buques de cruceros, en el muelle de Costa.

DF3/O.PC.6.- La escasa densidad de población en las cercanías del puerto, facilitará el desarrollo del nuevo Plan Director, que ahora no existe.

DF3/O.PC.7.- La actual buena relación con el Ayuntamiento expresada en el PGOU, facilitará el desarrollo del nuevo Plan Director, y debe contribuir a mejorar dicha relación.

DF3/OC1.- El desarrollo de un Plan Director, aprovechando el nuevo muelle de las Azucenas, la ZAL y el Parque Empresarial, es una buena oportunidad para establecer instalaciones logísticas de casi cualquier tipo de actividad, que pueda asentarse en el puerto, y así poder ofrecerlas, saliendo al mercado.

DF3/OC2.- Un buen ejemplo del desarrollo del Plan Director, puede ser el establecimiento de Instalaciones para recibir buques de cruceros, en el muelle de Costa, del que ya se ha hablado anteriormente.

DF3/OC3.- Otro ejemplo de dicho desarrollo, el mejor aprovechamiento de la nueva Dársena de las Azucenas, con gran superficie en tierra, amplio muelle y mayor calado, que posibilita dar servicio a buques que hasta ahora no podían operar en la dársena Interior por falta de profundidad.

DF3/OC4.- El Plan Director debe posibilitar la oferta de nuevas instalaciones logísticas, tanto en la ZAL como en el Parque Empresarial, para la captación de nuevos tráficos.

DF3/OC5.- Por lo dicho, el Plan Director permite la oferta de instalaciones logísticas para captar nuevos tráficos y hacer posible la oportunidad de establecer líneas regulares de SSS y líneas feeder de contenedores.

DF3/OC6.- El nuevo Plan Director puede hacer posible la oferta de servicios para todo tipo de tráficos y servicios (graneles líquidos, graneles sólidos, pasajeros y mercancía contenerizada).

DF3/OCM1.- Por todo lo dicho, con el desarrollo del Plan Director, el puerto de Motril tiene la posibilidad de intentar captar tráfico de sus puertos competidores Málaga y Almería, así como de su zona de influencia, que por diferentes motivos no utiliza el puerto actualmente.

DF3/OCM2.- En la elaboración del Plan Director, el puerto de Motril podrá utilizar la ventaja competitiva de tener una mayor oferta de superficie en tierra, frente a sus puertos competidores.

DF3/OMA2.- En el repetido Plan Director, podrá aprovecharse la expansión del Puerto Comercial hacia Levante, alejando así las actividades portuarias de la zona más habitada, y la ventajosa situación de la ZAL y el Parque Empresarial, que pueden propiciar su rápido desarrollo, ya que las afecciones a la zona residencial serán mínimas, desde el punto de vista medio ambiental.

DF4/OC3.- La bocana actual limita la entrada de buques de mayor porte, por lo que es necesaria la prolongación del dique proyectado que, además de proporcionar un antepuerto para mejorar la entrada de los buques, también servirá para mejorar las condiciones de abrigo en la Dársena de Las Azucenas.

DF4/OC4.- Esta limitación a la entrada de buques de mayor porte, reduce la oferta de nuevas instalaciones logísticas, tanto en la ZAL como en el Parque Empresarial, que posibiliten al puerto de Motril la captación de nuevos tráfico.

DF4/OC5.- La limitación de la entrada de buques de mayor porte, también dificulta la captación de líneas regulares de SSS, y líneas feeder de contenedores.

DF4/OC6.- Dicha limitación, también reduce la posibilidad de oferta para todo tipo de servicios y tráfico, que la configuración actual del puerto sí permitiría.

DF4/OCM1.- Esta limitación, también reduce la posibilidad puerto de Motril para captar tráfico de sus puertos competidores Málaga y Almería, así como de su zona de influencia, que por diferentes motivos no utiliza el puerto actualmente.

DF4/OMA2.- La limitación de la entrada de buques de mayor porte, también limita las grandes posibilidades de expansión que tiene el Puerto Comercial de crecer y desarrollarse hacia Levante.

DF5/OC3.- En ciertos temporales, se produce una agitación en la dársena de Las Azucenas que limita la operatividad en los muelles correspondientes, lo que dificulta la posibilidad de servicio a buques de mayor calado.

DF5/OC4.- La limitación de operatividad en la dársena de Las Azucenas, dificulta la captación de nuevos tráficos para la ZAL y el Parque Empresarial.

DF5/OC5.- Igualmente, esta limitación de operatividad, dificulta la captación de líneas regulares de SSS y líneas feeder de contenedores.

DF5/OC6.- De la misma manera, la limitación de operatividad en la dársena de Las Azucenas, limita la posibilidad de oferta para todo tipo de servicios en los muelles correspondientes.

DF5/OCM1.- Como consecuencia de todo lo anterior, el puerto de Motril tiene menos posibilidad para intentar captar tráficos de sus puertos competidores Málaga y Almería, así como de su zona de influencia, que por diferentes motivos no utiliza el puerto actualmente.

DF6/OC1.- Los equipos para la descarga y manipulación de mercancías son obsoletos y escasos, lo que limita la oferta de instalaciones logísticas para atraer al puerto otras actividades.

DF6/OC6.- Igualmente, esta debilidad en los equipos limita la posibilidad de oferta del puerto de Motril para todo tipo de tráficos y servicios.

D.O.2/OC4.- La relación de la APM con la Capitanía de Puerto y con la Aduana, es buena en el ámbito personal, pero es mejorable en el institucional y una buena coordinación posibilitará al puerto de Motril la captación de nuevos tráficos, tanto en la ZAL como en el Parque Empresarial.

D.O.2/OC6.- Igualmente una buena coordinación entre organismos de control portuario posibilitará la oferta para todo tipo de tráficos y servicios.

D.O.2/OCM1.- La buena coordinación indicada en los dos párrafos anteriores, contribuirá a la posibilidad de intentar captar tráficos para el puerto de Motril desde sus puertos competidores Málaga y Almería, así como de su zona de influencia, que por diferentes motivos no utiliza el puerto actualmente.

D.O.3. y D.O.4./OCM1 La existencia de sólo dos empresas estibadoras y otras tantas consignatarias, da lugar a un nivel bajo de competencia intraportuaria, especialmente en la estiba, lo que se resiente en la captación de tráficos para

el puerto de Motril desde sus puertos competidores Málaga y Almería, así como de su zona de influencia, que por diferentes motivos no utiliza el puerto actualmente.

D.Fu.1/O.PC.2.- La existencia de la ZAL contigua al muelle de las Azucenas y del Parque Empresarial colindante con aquella, puede ser una buena oportunidad para generar tráficos de contenedores al puerto de Motril.

D.Fu.1/O.PC.3.- La ubicación de las zonas Pesquera y Deportiva, de acuerdo con las alternativas seleccionadas, permitirá un nuevo desarrollo de la zona Comercial que puede generar tráficos de contenedores.

D.Fu.1/O.PC.4.- El desarrollo de la dársena Interior puede generar nuevos tráficos de contenedores en el puerto de Motril.

D.Fu.1/OAc1.- La terminación de los accesos por autovías al puerto de Motril (Granada en 2009, Málaga en 2010 y Almería en 2011), puede generar nuevos tráficos de contenedores.

D.Fu.1/OC1.- La oferta de instalaciones logísticas en la ZAL y el Parque Empresarial, puede generar nuevos tráficos de contenedores.

D.Fu.1/OC5.- Dicha oferta permitirá captar nuevos tráficos que harán posible la oportunidad de tráfico de contenedores.

D.Fu.1/OC6.- Con el nuevo desarrollo del puerto de Motril, habrá posibilidad de oferta para todo tipo de tráficos y servicios, que facilitarán la generación de nuevos tráficos de contenedores.

D.Fu.1/OZI1.- La extensión de la Zona de Influencia del puerto de Motril, por mejora de las comunicaciones, facilitará la atracción de nuevos tráficos de contenedores.

D.Fu.1/OZI2.- Como consecuencia de dicha extensión, la inclusión de Madrid en la Zona de Influencia del puerto de Motril, puede generar nuevos tráficos de contenedores.

D.Fu.1/OCM1.- La captación de tráficos de Málaga, Almería y resto del hinterland del puerto de Motril, facilitará la atracción de nuevos tráficos de contenedores.

D.Fu.1/OCM2.- El puerto de Motril debe utilizar la ventaja competitiva de mayor oferta de superficie en tierra que sus puertos competidores, para la generación de tráficos de contenedores.

D.Fu.1/OMA2.- La expansión del puerto Comercial hacia Levante, alejado de las zonas residenciales y con amplias superficies, debe provecharse para atraer nuevos tráficos de contenedores.

D.Fu.2/O.PC.2.- La existencia de la ZAL contigua al muelle de las Azucenas y del Parque Empresarial colindante con aquella, puede ser una buena oportunidad para generar tráficos que atraigan líneas regulares al puerto de Motril.

D.Fu.2/O.PC.3.- La ubicación de las zonas Pesquera y Deportiva, de acuerdo con las alternativas seleccionadas, permitirá un nuevo desarrollo de la zona Comercial que puede atraer líneas regulares al puerto de Motril.

D.Fu.2/O.PC.4.- El desarrollo de la dársena Interior puede generar tráficos que atraigan líneas regulares al puerto de Motril.

D.Fu.2/OAc1.- La terminación de los accesos por autovías al puerto de Motril (Granada en 2009, Málaga en 2010 y Almería en 2011), puede generar nuevos tráficos que atraigan líneas regulares al puerto de Motril.

D.Fu.2/OC1.- La oferta de instalaciones logísticas en la ZAL y el Parque Empresarial, puede generar nuevos tráficos que atraigan líneas regulares al puerto de Motril.

D.Fu.2/OC5.- Dicha oferta permitirá captar nuevos tráficos que harán posible la oportunidad de establecer líneas regulares de SSS y líneas feeder de contenedores.

D.Fu.2/OC6.- Con el nuevo desarrollo del puerto de Motril, habrá posibilidad de oferta para todo tipo de tráficos y servicios, que atraerán líneas regulares al puerto de Motril.

D.Fu.2/OZI1.- La extensión de la Zona de Influencia del puerto de Motril, por mejora de las comunicaciones, facilitará la generación de tráficos y servicios, que atraerán líneas regulares al puerto de Motril.

D.Fu.2/OZI2.- Como consecuencia de dicha extensión, la inclusión de Madrid en la Zona de Influencia del puerto de Motril, puede generar nuevos tráficos, que atraerán líneas regulares al puerto de Motril.

D.Fu.2/OCM1.- La captación de tráficos de Málaga, Almería y resto del hinterland del puerto de Motril, facilitará la generación de nuevos tráficos, que atraerán líneas regulares al puerto de Motril.

D.Fu.2/OCM2.- El puerto de Motril debe utilizar la ventaja competitiva de mayor oferta de superficie en tierra que sus puertos competidores, para la generación de tráficos, que atraerán líneas regulares al puerto de Motril.

D.Fu.2/OMA2.- La expansión del puerto Comercial hacia Levante, alejado de las zonas residenciales y con amplias superficies, debe provecharse para la generación de nuevos tráficos, que atraerán líneas regulares al puerto de Motril.

D.Fu.3 y D.Fu.4/OC4.- La baja calidad y los precios altos en los servicios de manipulación de mercancías, así como la rigidez aduanera, pueden ser un obstáculo a la oportunidad de generación de nuevos tráficos con el desarrollo de la ZAL y el Parque Empresarial.

D.Fu.3 y D.Fu.4/OC5.- La baja calidad y los precios altos en los servicios de manipulación de mercancías, así como la rigidez aduanera, pueden ser un obstáculo para generar nuevos tráficos que justifiquen la captación de líneas regulares.

D.Fu.3 y D.Fu.4/OCM1.- La baja calidad y los precios altos en los servicios de manipulación de mercancías, así como la rigidez aduanera, pueden ser un obstáculo para generar la captación de tráficos de sus puertos competidores Málaga y Almería, así como de su zona de influencia, que por diferentes motivos no utiliza el puerto actualmente.

D.Fu.5/O.PC.4.- La limitación del calado de los buques, puede dificultar el desarrollo de la dársena Interior.

D.Fu.5/OC3.- La limitación del calado de los buques, dificulta la posibilidad de servicio a buques de mayor calado, granel sólido y Líquido, facilitado con la ampliación correspondiente a la dársena de las Azucenas.

D.Fu.5/OC4.- La limitación del calado de los buques, dificulta la posibilidad de captación de nuevos tráficos por desarrollo de la ZAL y el Parque Empresarial.

D.Fu.5/OZI1, OZI2 y OCM1.- La limitación del calado de los buques, dificulta la expectativa muy favorable al desarrollo del puerto de Motril, por la extensión de su zona de influencia al mejorar sus comunicaciones, con la Inclusión de Madrid en su zona de Influencia y la posible captación de tráfico de Málaga, Almería y resto del hinterland.

D.Fu.7/O.PC.1.- La gran oportunidad del PGOU, que contempla el desarrollo armónico del Puerto hacia Levante y la zona deportiva y urbana hacia Poniente, podría quedar limitada por los problemas de explotación y administración debido a la separación de las zonas comerciales.

D.Fu.7/O.PC.2.- La oportunidad de desarrollo de la ZAL contigua al Muelle de las Azucenas y del Parque Empresarial, colindante con aquella, podría quedar limitada por los problemas de explotación y administración debido a la separación de las zonas comerciales.

D.Fu.7/O.PC.3.- La ubicación de las zonas Pesquera y Deportiva de acuerdo con las alternativas seleccionadas, dará una buena oportunidad al desarrollo de la zona Comercial, que podría reducirse por los problemas de explotación y administración debido a la separación de las zonas comerciales.

D.Fu.7/O.PC.4 y O.PC.5.- El desarrollo de la dársena Interior y la implantación de instalaciones para buques de cruceros en el muelle de Costa, también quedaría limitado por los problemas de explotación y administración debido a la separación de las zonas comerciales.

D.Fu.7/OMA2.- Igualmente sucedería con la oportunidad de expansión del puerto comercial hacia Levante, que quedaría mermada por la existencia de problemas de explotación y Administración debido a la separación de las zonas comerciales.

D.Fu.8/O.PC.1.- El PGOU, que contempla el desarrollo armónico del Puerto hacia Levante y la zona deportiva y urbana hacia Poniente, permitirá resolver la actual congestión en algunos muelles e infrautilización de otros.

D.Fu.8/O.PC.3.- La ubicación de las zonas Pesquera y Deportiva de acuerdo con las alternativas seleccionadas, dará una buena oportunidad al desarrollo de la zona Comercial, que podrá resolver la actual congestión en algunos muelles e infrautilización de otros.

D.Fu.8/O.PC.4 y O.PC.5.- El desarrollo de la dársena Interior y la implantación instalaciones para buques de cruceros en el muelle de Costa, también podrá resolver la actual congestión en algunos muelles e infrautilización de otros.

D.Fu.8/OC4 y OC5.- La captación de nuevos tráficos, así como la captación de líneas regulares de SSS y contenedores, podría resolver la actual congestión en algunos muelles e infrautilización de otros.

D.Fu.8/OCM1.- La captación de tráficos de Málaga, Almería y resto del hinterland, que por diferentes motivos no utiliza el puerto actualmente, podría resolver la actual congestión en algunos muelles e infrautilización de otros.

D.Fu.8/OMA2.- Igualmente sucederá con la oportunidad de expansión del puerto comercial hacia Levante, que atraerá nuevos tráficos, que pueden resolver la actual congestión en algunos muelles e infrautilización de otros.

D.Fu.9/OCM1.- La existencia de solo dos empresas estibadoras y dos consignatarias produce un cuasi monopolio, que puede dificultar la captación de tráficos de Málaga, Almería y resto del hinterland, que por diferentes motivos no utiliza el puerto actualmente.

D.Fu.10/O.PC.4.- La capacidad de buques restringida por el calado, será una dificultad general, sin embargo puede ser la oportunidad para el desarrollo de la Dársena Interior, cuya profundidad puede ser suficiente para algunos tráficos comerciales.

D.Fu.10/OC3.- La capacidad de buques restringida por el calado, dificulta la posibilidad de servicio a buques de mayor calado, granel sólido y Líquido.

D.Fu.10/OC4.- La capacidad de buques restringida por el calado, puede dificultar la captación de nuevos tráficos atraídos por la ZAL y el Parque Empresarial.

D.Fu.10/OZI1, OZI2 y OCM1.- La capacidad de buques restringida por el calado, puede dificultar la extensión de la zona de Influencia por mejora de las comunicaciones, así como la inclusión de Madrid en la Zona de Influencia y la captación de tráficos de Málaga, Almería y resto del hinterland.

D.EF.1/O.PC.1 y O.PC.2.- El PGOU es respetuoso con el desarrollo del puerto y lo marca como uno de los objetivos del Plan que incluye un Polígono Empresarial, colindante con la ZAL contigua al muelle de las Azucenas, esto es

una buena oportunidad para potenciar instalaciones en régimen de concesión, e incrementar las tasas de ocupación del dominio público.

D.EF.1/O.PC.3.- La ubicación de las nuevas zonas Pesquera y Deportiva, según la mejor alternativa posible, dará oportunidad a nuevas instalaciones en régimen de concesión, que permitirán incrementar las tasas de ocupación del dominio público.

D.EF.1/O.PC.4 y O.PC.5.- El desarrollo de la dársena Interior para usos comerciales y las instalaciones en el muelle de Costa para buques de cruceros, será una buena oportunidad para nuevas instalaciones en régimen de concesión, que permitirán incrementar las tasas de ocupación del dominio público.

D.EF.1/OC3.- La posibilidad de servicio a buques de mayor calado, granel sólido y líquido en la dársena de las Azucenas, que hasta ahora no podían operar en la dársena interior por falta de profundidad, será una buena oportunidad para nuevas instalaciones en régimen de concesión, que permitirán incrementar las tasas de ocupación del dominio público.

D.EF.1/OMA2.- La expansión del Puerto Comercial hacia Levante y su desarrollo, facilitará nuevas instalaciones en régimen de concesión, que permitirán incrementar las tasas de ocupación del dominio público.

D.EF.2 y D.EF.3/O.PC.1.- El Cash-Flow generado por la APM es inferior a las inversiones, y la dependencia de fondos de compensación y fondos europeos son debilidades que se solucionarían con mayores ingresos, lo que puede conseguirse mediante el desarrollo armónico del Puerto hacia Levante que contempla el PGOU.

D.EF.2 y D.EF.3/O.PC.2.- De la misma manera, estas debilidades se solucionarían con los mayores ingresos que pueden obtenerse por el desarrollo del Puerto hacia Levante, aprovechando la ZAL colindante con el muelle de las Azucenas y su contiguo Parque Empresarial.

D.EF.2 y D.EF.3/O.PC.3.- Igualmente, estas debilidades se solucionarían con los mayores ingresos, que pueden obtenerse por el desarrollo del Puerto, ordenado e independiente en su zona Comercial, ubicando las nuevas zonas Pesquera y Deportiva según la mejor alternativa estudiada.

D.EF.2 y D.EF.3/O.PC.4 y O.PC.5.- En consecuencia con dicha ubicación, también pueden mejorarse los ingresos, mediante el desarrollo comercial de la

dársena Interior y la implantación de instalaciones para buques de cruceros en el muelle de Costa.

D.EF.2 y D.EF.3/OC3, OC4 y OC5.- De la misma manera, estas debilidades se solucionarían con los mayores ingresos que pueden obtenerse, tanto por la posibilidad de dar servicio a buques de mayor calado, granel sólido y líquido en la dársena de las Azucenas, como por la captación de nuevos tráficos atraídos por la ZAL y el Parque Empresarial, así como de líneas regulares de SSS y líneas feeder de contenedores.

D.EF.2 y D.EF.3/ OZI1 y OZI2.- Igualmente, estas debilidades se solucionarían con los mayores ingresos que pueden obtenerse por la captación de nuevos tráficos como consecuencia de la extensión de la Zona de Influencia por mejora de las comunicaciones en general, y en particular por la inclusión de Madrid en su Zona de Influencia.

D.EF.2 y D.EF.3/OCM1.- Estas debilidades también se solucionarían con los mayores ingresos que pueden obtenerse por la captación de nuevos tráficos de sus puertos competidores Málaga y Almería, así como de su zona de influencia, que por diferentes motivos no utiliza el puerto actualmente.

D.EF.2 y D.EF.3/OCM4 y OMA2.- De la misma manera, estas debilidades también se solucionarían con los mayores ingresos que pueden obtenerse por la captación de tráficos con limitaciones medioambientales de sus competidores y por la oportunidad de expansión del Puerto comercial hacia Levante, lejos de zonas residenciales y de sus limitaciones de medio ambiente.

D.EF.4/O.PC.3, O.PC.4 y OMA2.- El elevado coste de las infraestructuras portuarias es negativo para la ubicación de las nuevas zonas Pesquera y Deportiva según la mejor alternativa estudiada, así como para su consecuente desarrollo de la dársena Interior para usos comerciales y, también para la expansión del Puerto comercial hacia Levante.

FORTALEZAS x OPORTUNIDADES

FF1/OPC2.- La obra recientemente terminada del Muelle de Las Azucenas, con 12 m. de calado, amplia explanada para depósito de mercancías y sus instalaciones complementarias, representa una excelente oportunidad para aprovechar al máximo, la extensa ZAL y el Polígono Empresarial colindantes.

FF1/OAc1.- El mencionado Muelle de Las Azucenas, con 12 m. de calado y amplias instalaciones, representa una excelente oportunidad para atraer las mercancías, que puedan utilizar los nuevos accesos por autovías, previstos desde Granada en 2009, Málaga en 2010 y Almería 2011.

FF1/OC1.- El citado Muelle de Las Azucenas, con su amplia explanada para depósito de mercancías, una extensa ZAL y el futuro Parque Empresarial, contiguos por detrás, es una buena oportunidad para que la APM pueda salir al mercado y ofertar instalaciones logísticas para asentamiento, en el puerto de Motril, de todo tipo de actividad.

FF1/OC3.- El Muelle de Las Azucenas, con sus amplias características citadas y sus contiguos, la ZAL y el futuro polígono empresarial, es una oportunidad para dar servicio a buques que hasta ahora no podían operar en la Dársena Interior por falta de calado, siendo posible dotar en tierra grandes instalaciones de almacenamiento de granel sólido y líquido y sus complementarias.

FF1/OC4.- Dicho amplio Muelle de Las Azucenas, con sus instalaciones complementarias, es una buena oportunidad para aprovechar al máximo sus colindantes: la extensa ZAL y el Polígono Empresarial, e implantar nuevas instalaciones que permitan la captación de nuevos tráficos al puerto de Motril.

FF1/OC5 y OC6.- Como consecuencia de lo dicho en el párrafo anterior, la oferta de instalaciones logísticas y la posibilidad de captar nuevos tráficos son una oportunidad para establecer líneas regulares de SSS y líneas feeder de contenedores, así como para establecer servicios para todo tipo de tráficos, graneles líquidos, graneles sólidos, pasajeros y mercancía en contenedores.

FF1/OCM1, OCM2, OCM3, OCM4 y OMA1.- El Muelle de Las Azucenas, con su amplia explanada para depósito de mercancías, una extensa ZAL y el futuro Parque Empresarial, contiguos por detrás, todos ellos alejados de zonas urbanas, tienen las diversas posibilidades de establecimiento de nuevas instalaciones, ya indicadas en los párrafos anteriores, por lo que es una buena oportunidad para que el puerto de Motril pueda captar tráficos de los puertos de

Málaga y Almería, así como del resto del hinterland, tanto por su mayor oferta de superficie terrestre que sus competidores, como por la mayor presión ciudadana sobre éstos, rodeados por su zona urbana céntrica, que lógicamente también ocasionan más limitaciones medioambientales a sus tráficos.

FF2/OPC1 y OPC2.- Además del muelle indicado anteriormente, el resto de los muelles y superficies del Puerto, permiten una oferta adecuada, tanto actual, como a corto y medio plazo, lo que representa una oportunidad, ya que el PGOU es respetuoso con el desarrollo del puerto y lo marca como uno de sus objetivos, que incluye un Polígono Empresarial, colindante con la ZAL del Muelle de las Azucenas.

FF2/OPC3.- La oferta de muelles y superficies en la Dársena Interior, es adecuada tanto actual como a corto y medio plazo, y tendrá una excelente oportunidad de desarrollo Comercial, al trasladar a Poniente las nuevas Zonas Pesquera y Náutico Deportiva, que ahora condicionan su explotación.

FF2/OPC4 y OPC5.- Al aprovechar dicha oferta de muelles y superficies, una vez ubicadas las nuevas Zonas Pesquera y Deportiva, podrá desarrollarse la Dársena Interior para usos comerciales y dedicarse el Muelle de Costa para instalaciones de buques de cruceros.

FF2/OPC6.- La oferta de muelles y superficies, tanto actual, como a corto y medio plazo, es adecuada y podrá desarrollarse adecuadamente, dada la escasa densidad de población en las cercanías del puerto.

FF2/OAc1.- Los futuros nuevos accesos al Puerto de Motril, desde Granada en 2009, Málaga en 2010 y Almería en 2011, propiciarán el desarrollo de la oferta de muelles y superficies, que es muy adecuada, tanto actual, como a corto y medio plazo.

FF2/OC1, OC2, OC3, OC4, OC5 y OC6.- La oferta de muelles y superficies, actual y a corto y medio plazo, es muy adecuada para implantar instalaciones logísticas, así como instalaciones para cruceros turísticos, con la posibilidad de dar servicio a buques de mayor calado (granel sólido y líquido), y así la captación de nuevos tráficos y líneas regulares, SSS y contenedores, con la posibilidad de oferta para todo tipo de servicios.

FF2/OZI1 y OZI2.- Los nuevos accesos por carretera mejorarán las comunicaciones a través del eje Motril-Madrid con las provincias de Jaén y Ciudad Real, lo que ampliará la extensión de la Zona Influencia del Puerto de Motril, posiblemente también la inclusión de Madrid, lo que permitirá un buen

aprovechamiento de la oferta de muelles y superficies, que es muy adecuada, tanto actual, como a corto y medio plazo.

FF2/OCM1, OCM3, OCM4 y OMA2.- La oferta adecuada de muelles y superficies del Puerto de Motril actual y, más a corto y medio plazo con la expansión del Puerto Comercial hacia Levante, permitirá la captación de tráficos de las provincias de Málaga, Almería y resto del hinterland, así como de sus puertos competidores (Málaga y Almería), con mayor presión ciudadana y mayores limitaciones medioambientales sobre algunos tráficos.

FF3/OPC2.- La posibilidad de incrementar la profundidad de muelles y dársenas, permitirá coordinar su desarrollo con los de la ZAL y Parque Empresarial, colindantes con el Muelle de las Azucenas.

FF3/OPC4.- Una vez ubicadas las nuevas Zonas Pesquera y Deportiva, la posibilidad de incrementar la profundidad de muelles y dársenas, permitirá el desarrollo la Dársena Interior para usos comerciales y dedicarse el Muelle de Costa para instalaciones de buques de cruceros.

FF3/OC3, OC4, OC6 y OCM1.- La posibilidad de incrementar la profundidad de muelles y dársenas, permite dar servicio a buques de mayor calado, para granel sólido y líquido, facilitando la captación de nuevos tráficos para la ZAL y el Parque Empresarial, con posibilidad de oferta para todo tipo de servicios, captando tráficos de las provincias de Málaga y Almería y resto del hinterland.

FF4/OPC1, OPC3, OPC4 y OPC5.- La ampliación del Puerto según la alternativa seleccionada a Poniente, donde se situará la Zona Pesquera y la Zona Deportiva, independizándolas de la Zona Comercial, se facilitará por el PGOU, que contempla el desarrollo armónico del Puerto hacia Levante y la zona deportiva y urbana hacia Poniente, permitirá el desarrollo de la Dársena Interior y la implantación de instalaciones de cruceros en Muelles de Costa.

FF4/OPC7.- La buena relación con el Ayuntamiento expresada en el PGOU, facilita la Planificación del desarrollo portuario, especialmente su ampliación hacia Poniente, para ubicar los puertos pesquero y deportivo, independientes del comercial, con lo que quedará un Recinto Aduanero único, y se eliminará una de las graves debilidades de Puerto, actualmente existentes (DF1).

FF4/OC1.- Con la ubicación de los puertos pesquero y deportivo, según la alternativa seleccionada, hacia Poniente, la Zona Comercial crecerá libremente hacia Levante, así tendrán el mejor aprovechamiento, el nuevo Muelle de las Azucenas, la ZAL y el futuro Parque Empresarial, de esta manera la APM

puede salir al mercado y ofertar instalaciones logísticas para asentamiento en el puerto, de casi cualquier tipo de actividad.

FF4/OC2.- Dicha ubicación de las zonas pesquera y deportiva, permitirá el desarrollo del Muelle de Costa, que cuenta con calado y longitud suficientes para recibir cruceros turísticos, cuya situación próxima al barrio del Varadero resulta adecuada para este tipo de tráfico.

FF4/OC5 y OC6.- El traslado Poniente de las zonas Pesquera y Deportiva, permitirá al puerto Comercial desarrollarse libremente hacia Levante, cuya configuración hará posible la oferta de servicios para todo tipo de servicios y tráficos: graneles líquidos, graneles sólidos, pasajeros y mercancía contenerizada.

FF4/OZI2.- Como consecuencia de la mejora de comunicaciones, Madrid podrá incluirse en la zona de influencia del Puerto de Motril, lo que puede facilitarse con el pleno desarrollo del puerto Comercial hacia Levante, permitido por el traslado Poniente de las zonas Pesquera y Deportiva.

FF4/OCM1, OCM2, OCM3, OCM4 y OMA2.- Como ya se ha dicho, la ubicación de los puertos Pesquero y Deportivo hacia Poniente, permitirá el libre desarrollo del puerto Comercial hacia Levante donde, además de no tener por detrás zonas urbanas, tiene sus principales activos: el nuevo muelle de las Azucenas, la ZAL y el futuro Parque Empresarial. Este desarrollo permitirá intentar captar tráficos de sus puertos competidores Málaga y Almería, así como de su zona de influencia, aprovechando su mayor oferta de superficie en tierra que sus competidores, así como la mayor presión ciudadana en ellos, rodeados de la zona más céntrica de la Ciudad, y con mayores limitaciones medioambientales.

FF5/O.PC.1 y O.PC.4.- El PGOU contempla el desarrollo armónico del Puerto Comercial hacia Levante y la zona deportiva y urbana hacia Poniente, con lo que se podrá realizar un aprovechamiento integral de la Dársena Interior con un muelle de enlace entre los muelles de Poniente y de Costa, construyéndolo con el calado adecuado.

FF5/OPC6 y OPC7.- Con el traslado de la Zona Deportiva hacia Poniente, se podrá realizar un aprovechamiento integral de la Dársena Interior, aprovechando la escasa densidad de población en sus cercanías, por otra parte, la buena relación con el Ayuntamiento expresada en el PGOU, facilita el desarrollo del Puerto hacia Levante sin interferencia ciudadana.

FF5/OC1, OC5, OC6, OZI2, OCM1, OCM2, OCM3, OCM4 y OMA2.- La expansión del Puerto comercial hacia Levante, permitirá la implantación fuera de la zona urbana, de sus instalaciones más molestas, aprovechando la Dársena Interior con un muelle de enlace entre los muelles de Poniente y de Costa, para nuevas instalaciones logísticas no molestas, que permitan la captación de líneas regulares de SSS. Con esta ordenación habrá oferta de servicios para todo tipo de tráficos, graneles líquidos, graneles sólidos, pasajeros y mercancía contenerizada, y el puerto de Motril podrá atraer tráficos de sus competidores Málaga y Almería, así como de su zona de influencia, en la que puede incluirse Madrid, aprovechando la mejora de las comunicaciones y la mayor oferta de superficie en tierra que éstos que, además por estar situados en plena ciudad, tienen mayor presión ciudadana y medioambiental.

FF6/OPC1, OPC2, O.PC.3 y O.PC.4.- El traslado de las zonas Pesquera y Deportiva a Poniente, según la alternativa seleccionada y facilitado por el PGOU, permitirá el desarrollo comercial de la Dársena Interior y el aprovechamiento de la actual Dársena Pesquera con nuevos muelles y explanadas, para facilitar los posibles tráficos atraídos por la ZAL del Muelle de las Azucenas y el Parque Empresarial.

FF6/OPC6 y OPC7.- La escasa densidad de población en las cercanías del puerto, así como la buena relación con el Ayuntamiento expresada en el PGOU, facilitará el aprovechamiento de la actual Dársena Pesquera con nuevos muelles y explanadas.

FF6/OC1, OC3, OC4, OC5 y OC6.- El aprovechamiento de la actual Dársena Pesquera para rellenarla y establecer nuevos muelles y explanadas, permitirá la oferta de instalaciones logísticas y la posibilidad de servicio a buques de mayor calado, granel sólido y líquido, y con ello la captación de nuevos tráficos para la ZAL y el Parque Empresarial, así como de líneas regulares, SSS y contenedores, así como la oferta para todo tipo de servicios.

FF6/OZI2, OCM1, OCM2, OCM3, OCM4 y OMA2.- La expansión del Puerto comercial hacia Levante y el traslado de la zona Pesquera hacia Poniente, permitirá la implantación fuera de la zona urbana, de sus instalaciones más molestas, y el aprovechamiento de la actual Dársena Pesquera para rellenarla y establecer nuevos muelles y explanadas. Con esta ordenación, el puerto de Motril podrá atraer tráficos de sus competidores Málaga y Almería, así como de su zona de influencia, en la que puede incluirse Madrid, aprovechando la mejora de las comunicaciones y su mayor oferta de superficie en tierra que, además por estar situados en plena ciudad, tienen mayor presión ciudadana y medioambiental.

FF7/OPC1 y OPC2.- El PGOU es respetuoso con el desarrollo del puerto, lo marca como uno de sus objetivos, contempla la zona deportiva y urbana hacia Poniente y el crecimiento armónico de la zona Comercial hacia Levante, donde incluye un Parque Empresarial y un Centro de Mercancías, ambos colindantes con la ZAL del Muelle de las Azucenas, lo que representa una gran potencialidad de desarrollo del puerto de Motril, al no haber residencia alguna en sus alrededores, ni suelo calificado para tal fin.

FF7/OPC6 y OPC7.- La buena relación con el Ayuntamiento expresada en el PGOU, facilita la planificación del desarrollo portuario para aprovechar al máximo la excelente oferta de una ZAL del Puerto, totalmente urbanizada, limítrofe con un Parque Empresarial y un Centro de Mercancías, ambos de propiedad municipal.

FF7/OC1.- El Puerto dispone de una excelente oferta de ZAL totalmente urbanizada, limítrofe con un Parque Empresarial y un Centro de Mercancías de propiedad municipal, así puede salir al mercado y ofertar instalaciones logísticas para poder asentar en el Puerto casi cualquier tipo de actividad.

FF7/OC4, OC5 y OC6.- Con dicha excelente oferta de ZAL, Parque Empresarial y Centro de Mercancías, el puerto de Motril puede captar nuevos tráfico que hagan posible la oportunidad de establecer líneas regulares de SSS y líneas feeder de contenedores, así como la oferta de servicios para todo tipo de tráfico, graneles líquidos, graneles sólidos, pasajeros y mercancía contenerizada.

FF7/OZI2, OCM1, OCM2, OCM3, OCM4, OMA1 y OMA2.- El puerto comercial de Motril, desarrollándose hacia Levante, alejado de zona urbana, tanto él como sus tres grandes servicios (ZAL, Parque Empresarial y Centro de Mercancías), puede aprovechar todo ello para atraer tráfico de sus competidores Málaga y Almería, así como de su zona de influencia, en la que puede incluirse Madrid, aprovechando la mejora de las comunicaciones y su mayor oferta de superficie en tierra que, además por estar situados en plena ciudad, tienen mayor presión ciudadana y medioambiental.

FF8/OPC1, OPC3, OPC4, OPC5 y OPC7.- La buena relación con el Ayuntamiento expresada en el PGOU, facilitará el desarrollo del Plan Director y permitirá la ubicación de las nuevas zonas Pesquera y Náutico Deportiva a Poniente, según la mejor alternativa posible y así aprovechar la Dársena Interior para usos comerciales y dedicarse el Muelle de Costa para instalaciones de cruceros.

FF8/OC1, OC2, OC3, OC4, OC5 y OC6.- El desarrollo del Plan Director y sus obras e instalaciones, mejorará la oferta instalaciones logísticas para que puedan asentarse en el puerto todo tipo de actividades (graneles líquidos, graneles sólidos, pasajeros, cruceros turísticos y mercancía contenerizada), y permitirá dar servicio a buques de mayor calado, granel sólido y líquido. Así, será posible la captación de nuevos tráficos para la ZAL y el Parque Empresarial. La oferta de instalaciones logísticas y la posibilidad de captar nuevos tráficos hará posible la oportunidad de establecer líneas regulares de SSS y líneas feeder de contenedores.

FF8/OCM2.- El desarrollo del Plan Director y sus obras e instalaciones, permitirá aprovechar la mayor oferta de superficie en tierra que sus competidores.

FF8/OMA2.- El desarrollo del Plan Director, permitirá la expansión del Puerto Comercial hacia Levante, aprovechando todas las ventajas de estar alejado de zonas urbanas.

FO1/OPC1 y OPC2.- La posibilidad de colaboración Público-Privada, debe permitir el desarrollo armónico del Puerto contemplado en el PGOU, e impulsar el crecimiento de la ZAL y el Parque Empresarial.

FO1/OC1, OC4, OMA1 y OMA2.- La colaboración Público-Privada debe aprovecharse para ampliar la oferta de instalaciones logísticas, que faciliten la captación de nuevos tráficos atraídos por la ZAL y el Parque Empresarial, utilizando al máximo la ventaja de estar alejados de la zona Urbana, tanto éstos como el puerto Comercial en su expansión hacia Levante.

FO2/OAc1, OC1, OC2, OC4, OC5 y OC6. - Motrilport, que puede mejorarse incorporando a su composición las empresas portuarias, debe aprovechar los nuevos accesos por autovías (Granada en 2009, Málaga en 2010 y Almería en 2011), ofertando instalaciones para cruceros turísticos en el muelle de Costa, y nuevas instalaciones logísticas para todo tipo de servicios, en el Muelle de las Azucenas, la ZAL y el futuro Parque Empresarial, para la captación de tráficos y establecer líneas regulares de SSS y líneas feeder de contenedores.

FO2/OZI1, OZI2, OCM1, OCM2, OCM3 y. OCM4- Motrilport puede aprovechar la ampliación de la Zona de Influencia del puerto de Motril por mejora de las comunicaciones, con posible inclusión de Madrid en ella, para la captación de tráficos de las provincias limítrofes y resto del hinterland, utilizando las ventajas de mayor oferta de superficie en tierra que sus puertos competidores (Málaga y Almería), así como la mayor presión ciudadana y mayores limitaciones

medioambientales que éstos soportan, al estar situados en pleno centro de su Ciudad.

FO3/OPC2 y OPC4.- Las empresas Transgranada, CLH y Secicar, representan una buena dotación de agentes logísticos con almacenaje y, en ciertos casos, distribución de productos, y pueden aprovechar, tanto la ZAL y el Parque Empresarial, como el desarrollo de la Dársena Interior para nuevas instalaciones.

FO3/OAc1, OC1, OC2, OC3, OC4, OC5 y OC6.- Dichos Agentes Logísticos y otros que se constituyan, pueden utilizar los nuevos accesos por autovías, a medida que estos se hagan realidad, para aprovechar las ofertas de instalaciones logísticas y de cruceros turísticos, así como la posibilidad de servicio a buques de mayor calado (granel sólido y líquido), y con ello la captación de nuevos tráficos utilizando la ZAL y el Parque Empresarial, para establecer líneas regulares de SSS y líneas feeder de contenedores, pues la configuración actual del puerto hace posible la oferta de servicios para todo tipo de tráficos.

FO3/OZI2, OCM1, OCM2, OCM3, OCM4, OMA1 y OMA2.- Los Agentes Logísticos existentes y los que se constituyan, pueden aprovechar la posible inclusión de Madrid en la zona de influencia del puerto de Motril, para la captación de tráficos de las provincias limítrofes y resto del hinterland, utilizando las ventajas de mayor oferta de superficie en tierra que sus puertos competidores (Málaga y Almería), así como la mayor presión ciudadana y mayores limitaciones medioambientales que éstos soportan, al estar situados en pleno centro de su Ciudad. Por el contrario, en este Puerto, con su expansión hacia Levante, la zona urbana está alejada, como también ocurre con la ZAL y el Parque Empresarial, ventajas que deben aprovecharse al máximo para ampliar la oferta de instalaciones logísticas, que faciliten la captación de nuevos tráficos.

FO4/OPC1, OPC3, OPC4 y OPC5.- El PGOU que contempla el desarrollo armónico del Puerto hacia Levante y la zona deportiva y urbana hacia Poniente, será un acicate para la alta motivación de los directivos del Puerto con espíritu de cambio e innovación, con el objetivo de ubicar las zonas Pesquera y Náutico Deportiva a Poniente, de acuerdo con la mejor alternativa seleccionada, y para realizar un buen desarrollo de la Dársena Interior y las Instalaciones de cruceros en Muelles de Costa.

FO4/OC2, OC3, OC4 y OMA2.- La alta motivación de los directivos del Puerto con espíritu de cambio e innovación, hará posible una oferta de instalaciones

para cruceros turísticos en el muelle de Costa, y servicio a buques de mayor calado para granel sólido y líquido, captando nuevos tráficos para la ZAL y el Polígono Empresarial en la expansión del puerto Comercial hacia Levante.

FO5/OPC1, OPC3, OPC4, OPC5 y OMA2.- El apoyo del Organismo Puertos del Estado facilitará, en sus aspectos económicos, administrativos y de personal, la expansión del puerto Comercial hacia Levante, como contempla el PGOU, y el desarrollo de las zonas Pesquera y Náutico Deportiva hacia Poniente, de acuerdo con la mejor alternativa seleccionada y con ello el desarrollo de la Dársena Interior y la implantación de Instalaciones para cruceros en el Muelle de Costa.

FFu1/OPC4, OPC5, OAc1, OC2, OC6 y OCM1.- La excelente situación geográfica para el tráfico de cruceros (Alhambra y Sierra Nevada), se potenciará con los nuevos accesos por autovías (Granada en 2009, Málaga en 2010 y Almería en 2011), lo que debe impulsar el desarrollo de la Dársena Interior y la implantación de Instalaciones para cruceros en el Muelle de Costa, dando posibilidad de oferta para todo tipo de servicios y con ello, la captación de tráficos de las provincias de Málaga, Almería y resto del hinterland.

FFu2/OPC1 OPC7 y OMA2.- La Autoridad Portuaria de Motril es cercana y accesible, lo que facilitará aprovechar la buena relación con el Ayuntamiento expresada en el PGOU, respetuoso con el desarrollo del puerto, para la expansión de su zona Comercial hacia Levante, alejado de las zonas urbanas.

FFu3/OPC1, OPC3, OPC4, OPC5, OPC6 y OPC7.- La buena relación con el Ayuntamiento expresada en el PGOU facilita la Planificación del desarrollo portuario y una vez seleccionada la alternativa más favorable, ubicando a Poniente las zonas Deportiva y Pesquera, será posible reordenar y desarrollar la Dársena Interior, adaptándola a las necesidades de la escasa densidad de población en sus cercanías, con tráficos compatibles y la implantación de instalaciones para cruceros en el Muelle de Costa.

FFu3/OC1, OC2, OC5 y OC6.- La reordenación de las dársenas, la Interior según se indica en el párrafo anterior y la de las Azucenas, aprovechando las enormes posibilidades de desarrollo que ofrecen el nuevo muelle de las Azucenas y sus instalaciones contiguas: la ZAL, y los futuros Parque Empresarial y Centro de Mercancías, permitirá a la APM salir al mercado y ofertar instalaciones logísticas para que puedan asentarse en el Puerto, tanto cruceros turísticos, como todo tipo de actividades y servicios, con oportunidad de establecer líneas regulares de SSS y líneas feeder de contenedores.

FFu4/OPC1, OPC3 y OPC4.- El PGOU que contempla el desarrollo armónico del Puerto hacia Levante, permitirá la ubicación de las nuevas zonas Pesquera y Náutico Deportiva hacia Poniente, hace posible la modificación y unificación del recinto aduanero, eliminando una de las mayores debilidades actuales en la gestión y explotación portuaria, y permitiendo el desarrollo de la Dársena Interior para usos comerciales y de cruceros.

FFu4/OC6 y OMA2.- Dicha modificación y unificación del recinto aduanero, junto con la expansión del puerto Comercial hacia Levante, abre la posibilidad de oferta para todo tipo de servicios y tráficos: graneles líquidos, graneles sólidos, pasajeros y mercancía contenerizada.

FFu5/OPC2, OPC4, OC1, OC3, OC4, OC6 y OCM1.- El desarrollo de la Dársena Interior, así como el nuevo muelle de las Azucenas posibilitarán el mejor aprovechamiento la ZAL y del Parque Empresarial, con oferta de nuevas instalaciones logísticas y posibilidad para todo tipo de servicio a buques de mayor calado (granel sólido y líquido), lo que puede ocasionar la captación de nuevos tráficos, atrayéndolos de sus puertos competidores Málaga y Almería, así como de su zona de influencia, que por diferentes motivos no utiliza el puerto de Motril actualmente.

FEF1, FEF2 y FEF3/OPC1, OPC3, OPC4, OC3 y OCM1.- La alta participación del Fondo de Compensación y de las subvenciones Europeas, en las importantes inversiones previstas durante los próximos años, favorecerá la expansión armónica del Puerto hacia Levante, según el PGOU, ubicando las nuevas zonas Pesquera y Náutico Deportiva a Poniente, siguiendo la mejor alternativa posible, con desarrollo de la Dársena Interior y la posibilidad de dar servicio a buques de mayor calado (granel sólido y líquido) y con ello, la captación de tráficos de Málaga, Almería y resto del hinterland.

FEF4/OPC7.- El impacto socioeconómico del puerto en su comarca es relevante, lo que favorecerá el apoyo de otras instituciones, especialmente la continuación de la buena relación con el Ayuntamiento.

FEF5/ OPC1, OPC2, OPC3 y OPC4.- La implantación de nuevas empresas en la ZAL y en el Parque Empresarial, siguiendo el desarrollo armónico del Puerto hacia Levante, contemplado en el PGOU, generará más recursos para inversiones de la APM. Lo que se complementará con la ubicación de las nuevas zonas Pesquera y Náutico Deportiva a Ponente y el desarrollo de la Dársena Interior para usos comerciales

FEF5/OC3, OC4, OC5, OZI1, OZI2, OCM1, OCM4 y OMA2.- Dicha posibilidad de generar más recursos, también se favorecerá por la expansión del puerto Comercial hacia Levante, que permitirá dar servicio a buques de mayor calado (granel sólido y líquido) y captar nuevos tráficos para la ZAL y el Parque Empresarial, ya que será posible la oferta de nuevas instalaciones logísticas para establecer líneas regulares de SSS y líneas feeder de contenedores. Por otra parte, la mejora de las comunicaciones ampliará la extensión de la Zona de Influencia del Puerto, en la que será posible la inclusión de Madrid. Así habrá oportunidad de captar tráficos de los puertos de Málaga y Almería y del resto del hinterland, especialmente de tráficos con limitaciones medioambientales ya que, a diferencia de sus competidores, la zona de Levante del puerto de Motril, está muy alejada de las zonas urbanas.

Anejo nº 2. Distribución de los factores Dafo en relación con los Objetivos Estratégicos

A continuación se agrupan los Factores DAFO que han sido tenidos en cuenta para la definición y desarrollo de los 31 Objetivos estratégicos.

Se ha comprobado que todos los Factores DAFO han sido incorporados a algún objetivo.

Los factores Dafo de importancia alta figuran en color negro, en azul los de media y en rojo los de importancia baja

CLAVE 1.- ORDENACIÓN

META 1.1. Ubicación a Poniente de Instalaciones Pesquera y Deportiva

Objetivo 1.1.1. 1	Documentación, Gestión y Tramitación de la nueva ubicación
------------------------------------	--

AN2 Normativa medioambiental

AN1 Ley de Costas

AMA1 Limitaciones y trabas al desarrollo del puerto

FF4 Posibilidad de situar la ampliación del puerto según la alternativa ubicada a poniente

OMA2 Expansión del Puerto según la alternativa ubicada a poniente

OPC1 El PGOU contempla el desarrollo armónico Puerto hacia Levante –zona náutico deportiva y urbana hacia Poniente

Objetivo 1.1.2. 3	Concurso Concesional del Puerto Deportivo
------------------------------------	---

APC4 Iniciativa privada de ocupación de Dársena Interior por instalaciones Náutico Deportivas

META 1.2. Planificación

Objetivo 1.2.1. 2	Redacción del Plan de Usos / Plan Director
------------------------------------	--

DF2 Falta de ordenación de las tres zonas portuarias, Comercial, Pesquera, Deportiva

DF3 Falta de Planeamiento a medio y largo plazo y de la definición de un Plan Director

DF1 Existencia de tres zonas comerciales separadas y mal comunicadas
 FF6 Posibilidad de aprovechamiento de la actual Dársena Pesquera con nuevos muelles y explanadas.

FFu3 Posibilidad de reordenar las Dársenas

FF5 Posibilidad de aprovechamiento integral de la Dársena interior con un muelle de enlace entre M. Poniente y el de Costa

OPC5 Instalaciones de cruceros en Muelle de Costa

APC7 Limitación de utilización de algunos muelles con ciertas mercancías

FF10 Buenas instalaciones pesqueras

Objetivo 1.2.2. 3	Redacción del Plan Especial
------------------------------------	-----------------------------

DF11 Falta de Plan Especial

AN3 Plan Especial pendiente de redacción

APC6 Ausencia de Plan Especial

CLAVE 2. DESARROLLO

META 2.1. Desarrollo de Infraestructuras Actuales

Objetivo 2.1.1. 1	Proyecto y Construcción de la Prolongación del Dique
------------------------------------	--

DF4 Limitación en la bocana para entrada de buques. Prolongación del dique pendiente de realizar.

DF5 Limitación de operatividad por agitación en la Dársena de las Azucenas

DF8 Extremo del dique no operativo en determinadas circunstancias meteorológicas.

Objetivo 2.1.2. 2	Dragado de dársenas y antepuerto
------------------------------------	----------------------------------

DFu5 Limitación en los calados de los buques

DFu10 Capacidad de buques restringida por calado

OC3 Posibilidad de servicio a buques de mayor calado, granel sólido y Líquido

FF3 Posibilidad de incrementar la profundidad de muelles y dársenas

FFu5 Posibilidad de recibir buques de mayor calado

DF7 Necesidad de incrementar profundidad a 13 mts. en dársena exterior, Muelle Dique y Canal de entrada. Falta de calado en Dársena Interior

DFu14 Maniobrabilidad dificultada por limitación de calado en Dársena Azucenas y bocana

Objetivo 2.1.3. 1	Realizaciones Complementarias
------------------------------------	-------------------------------

DF6 Equipos obsoletos y escasos

DF9 Falta de enlaces por tubería entre el Muelle-Dique y la Zona Comercial del M. Graneles y M. Poniente

DF10 Estudio de maniobrabilidad de buques y remolcadores incompleto

DF12 Ausencia de PIF

DF13 Rampa de varada en Z. Pesquera inactiva

DO15 Escasez de talleres de reparaciones en el Puerto

Objetivo 2.1.4. 1	Impulso a la accesibilidad por carretera
------------------------------------	--

AAc1 Accesos por autovía sin completar

OAc1 Acceso por autovías – Granada 2009, Málaga 2010, Almería 2011

FF9 Acceso por carretera sin atravesar núcleos urbanos

META 2.2. Desarrollo del Plan Director

Objetivo 2.2.1. 3	Realización de Obras de instalaciones Deportivas y Pesqueras
------------------------------------	--

FF8 Desarrollo del Plan Director

OPC3 Ubicar la Zona Pesquera y la Náutica Deportiva de acuerdo con la alternativa seleccionada

FEF2 Alta subvención de Fondos europeos

OMA2 Expansión del Puerto según la alternativa más conveniente

Objetivo 2.2.2. 3	Aprovechamiento integral de la Dársena Interior
------------------------------------	---

OPC4 Desarrollo portuario en la Dársena Interior

DFu7 Problemas de explotación y administrativos debido a la separación de las dársenas comerciales

DFu8 Congestión de algunos muelles, infrautilización de otros

DEF4 Elevado coste de las infraestructuras portuarias

FF3 Posibilidad de incrementar la profundidad de muelles y dársenas

FFu3 Posibilidad de reordenar las Dársenas

- FFu4 Posibilidad de modificaciones del recinto aduanero
- FEF1 Altos importes del Fondo de compensación
- FEF3 Previsión alta de inversiones
- FEF5 Posibilidad de generar más recursos
- FEF6 Capacidad de endeudamiento

Objetivo 2.2.3. 2	Impulso al estudio de accesibilidad ferroviaria por la Junta de Andalucía
------------------------------	---

AAC2 Ausencia de ferrocarril

DEF8 Escasa inversión de otras administraciones

OAc2 Estudio de viabilidad del eje ferroviario Granada-Motril por la Junta de Andalucía

OAc3 Puerto asociado a Ferrmed

OAc4 PGOU prevé posible enlace ferroviario a Motril y su acceso al Puerto

META 2.3. Relación Puerto-Ciudad

Objetivo 2.3.1. 3	Coordinación con el Municipio en el desarrollo portuario y en el de las zonas colindantes
------------------------------	---

APC1 Proximidad de los barrios de Varadero y Santa Adela

APC2 Oposición vecinal a las implantaciones industriales portuarias

APC3 Impedimentos licencias de obras a los concesionarios

OPC6 Escasa densidad de población alrededor del Puerto

OPC7 Buena relación con el Ayuntamiento

AN4 Dependencia del planeamiento municipal.

AMA2 Cercanía de Zona urbana

AMA3 Imagen percibida de actividades portuarias molestas

OPC9 Actuaciones tendentes a mejorar la relación P-C

Objetivo 2.3.2. 2	Identificación y exposición de los impactos portuarios positivos
------------------------------	--

APC5 Falta de identificación de impactos positivos

FEF4 Impacto económico del Puerto relevante

OPC8 Impacto socioeconómico relevante

CLAVE 3. PROMOCIÓN

META 3.1. Gestión de la Oferta

Objetivo 3.1.1.	A través de Motrilport, promover una oferta conjunta
------------------------	--

1	en la actual y en las futuras Zonas de Influencia
FF1 Oferta de Muelle de las Azucenas	
FF2 Oferta adecuada de muelles y superficies, actual y a corto y medio Plazo	
FO2 Creación de Motrilport con funciones mejorables	
OC6 Posibilidad de oferta para todo tipo de servicios	
FO3 Buena dotación de Agentes Logísticos	
OC1 Oferta de instalaciones logísticas	
FFu10 Bajos precios de almacenamiento de mercancías	
FFu11 Desarrollo de la función comercial del puerto por parte de Motrilport	
OC9 Refuerzo de la relación con los clientes a través de Motrilport	
OC10 Incremento del tráfico de los clientes con concesión	
OZI3 Buena situación geográfica para líneas marítimas entre la península y el Magreb	
OCM6 Promoción del Puerto	
OP2 Posible desarrollo del SSS siguiendo la normativa europea	

Objetivo 3.1.2.	Procurar la mejora de los servicios a Buques y Mercancías
2	
DFu3 Baja calidad y precios altos en el servicio de manipulación de mercancías	
DFu4 Rigidez aduanera	
DFu17 Inexistencia de empresas transitarias en el puerto	
DFu18 Comunidad portuaria poco activa	

Objetivo 3.1.3.	Oferta específica y sectorial del atraque de Cruceros
2	
FFu1 Excelente situación geográfica para el tráfico de cruceros – Alhambra, S. Nevada	
OC2 Oferta de instalaciones para cruceros turísticos	
FF11 Disponibilidad del Muelle de Costa adecuado para cruceros	
OC7 Puerto asociado a Medcruise	

Objetivo 3.1.4.	Estudio de Imagen : "Puerto de Motril – Granada"
3	
FFu12 Posibilidad de cambio de denominación, "Puerto de Motril-Granada"	

META 3.2. Gestión de la Demanda

Objetivo 3.2.1.	Oferta específica de ZAL, Parque Empresarial y
------------------------	--

1	Centro de Mercancías
----------	----------------------

OC4 Captación de nuevos tráficos ZAL, Polígono Empresarial
FF7 Excelente oferta de ZAL, y del futuro Polígono Empresarial y Centro de Mercancías
OPC2 ZAL y Parque Empresarial
OMA1 ZAL y Parque empresarial alejados de Zona Urbana
OCM2 Mayor oferta de superficie en tierra que sus competidores
AN6 Inseguridad jurídica en cuanto a licencias municipales

Objetivo 3.2.2. 3	Estudio de tráficos captables en posibles Zonas de Influencia
------------------------------------	---

AZF1 Zona de Influencia reducida a la Provincia de Granada
AZF4 Escasa captación de tráficos en el eje Motril-Madrid
OZI2 Inclusión de Madrid en la Zona de Influencia
AZF2 Zona de Influencia limitada por comunicaciones deficiente
AZF3 Zona de influencia poco industrializada y con limitada actividad económica
ACM2 Desconocimiento del Puerto de Motril por potenciales clientes, falta de información de sus servicios
OZI1 Extensión de la Zona de Influencia por mejora de las comunicaciones
OZI4 Impulso a la participación de la A.P. en Puertos secos y suelos industriales de Granada y sus alrededores.

Objetivo 3.2.3. 2	Estudios de captación de tráficos :Contenedores, Mercancía General, SSS
------------------------------------	---

DFu1 Ausencia de tráfico contenedores
DFu2 Ausencia de líneas regulares
OC5 Captación de líneas regulares, SSS, Contenedores
DFu12 Gran proporción de Graneles Líquidos con poco Valor Añadido
AC3 Difícil captación de tráfico de fruta estacional
AC4 Alta proporción de tráfico graneles líquidos y baja de mercancía general
OC8 Líneas de pasajeros con Marruecos
OP3 Posible solicitud de Ecobono a la Junta de Andalucía

Objetivo 3.2.4. 2	Estudio específico de competidores: carretera, puertos
------------------------------------	--

ACM1 Puertos competidores Almería/Málaga
OCM1 Captación de tráficos de Málaga, Almería y resto del hinterland
ACM3 Transporte por carretera
OCM3 Mayor presión ciudadana sobre sus competidores

OCM4 Captación de tráficos con limitaciones medioambientales de sus competidores

ACM4 Otros puertos con líneas de contenedores

OCM5 Tráficos de SSS y en contenedores procedentes de la carretera

CLAVE 4. EVOLUCIÓN

META 4.1. Formación

Objetivo 4.1.1. 2	Programación y desarrollo de cursos de capacitación y formación del personal portuario
------------------------------------	--

DO8 Personal con escasa experiencia de gestión en la APM

DO12 Programa de formación mejorable en la APM

DO13 Parte del personal de la APM poco proclive al cambio y a la innovación

META 4.2. Organización

Objetivo 4.2.1. 2	Adaptación del Organigrama de la APM a la figura de Puerto Propietario
------------------------------------	--

DO1 Falta de relación entre Departamentos

DO5 Desequilibrios de personal cualificado en el organigrama de la APM

FO5 Apoyo del OPPE

DO14 Organigrama de la APM no adaptado a Puerto Propietario

AN7 Autonomía Portuaria limitada

AN8 Dependencia del OPPE

FO6 Posición de Puerto Propietario

FO10 Organización de nueva creación

Objetivo 4.2.2. 1	Coordinación por la APM de organismos de control y empresas privadas portuarias e integración del conjunto
------------------------------------	--

DO2 Coordinación mejorable entre organismos de control portuario

DO3 Bajo número de consignatarios

DO4 Bajo número de empresas estibadoras

DFu9 Cuasi monopolio de empresas estibadoras – consignatarias

DO6 Escasa integración de los componentes de la empresa puerto en su conjunto.

DO7 Baja expresión corporativa portuaria de MotrilPort

- DFu15 Multiplicidad de organismos con competencias en el ámbito portuario
 DFu16 Escasa dotación Guardia Civil
 FO9 Buena integración de Sestimosa

META 4.3. Gestión

Objetivo 4.3.1. 1	Desarrollo del Plan Estratégico
------------------------------------	---------------------------------

- FO1 Posibilidad Colaboración Público Privada
 FO7 Posible colaboración de los Consejeros para el desarrollo portuario
 FFu6 Buena disponibilidad del personal de la APM
 OP1 Posibilidad de emplear al Consejo como transmisor de necesidades de los organismos en él representados

Objetivo 4.3.2. 1	Mejora de la gestión de la APM
------------------------------------	--------------------------------

- DFu6 Limitada posibilidad de acción de la APM en relación con los servicios de estiba
 DEF1 Ingresos por tasas de ocupación privativa del dominio público bajas
 DEF2 Cashflow inferior a las inversiones de la A P
 DEF3 Dependencia de la APM de fondos de compensación y fondos europeos
 DO17 Pasado de la APM de dependencia de Almería
 DEF5 Proporción de gastos de personal elevados en la APM
 DEF6 Falta de autonomía financiera de la APM.
 DEF7 Dificultad de reacción ante la crisis global
 DEF9 Rigidez presupuestaria de la APM.
 FFu8 Buena percepción de la gestión de AP
 FFu9 Buen funcionamiento del sistema de Seguridad y Policía

Objetivo 4.3.3. 3	Control de los Servicios Portuarios básicos
------------------------------------	---

- DO9 Falta de adecuación de dotación de remolque a las necesidades
 DO10 Tarifas de remolque mejorables, tarifa plana
 DO11 Falta de personal y tarifas inadecuadas en Amarre
 DFu13 Falta de definición por la APM de indicadores en el control de las empresas prestadoras de servicios portuarios
 DFu20 Gestión de la Lonja Mejorable

- AN9 Redacción pendiente de los Pliegos de prescripciones particulares de los Servicios Portuarios
- FO8 Posibilidad de mejorar la flota de remolcadores
- FFu7 Buena disposición de los trabajadores de la estiba
- OP4 Liberalización de la estiba
- OP5 Proyecto de Ley- liberalización de Tarifas

Objetivo 4.3.4. 1	Control y seguimiento de la aplicación de las normas UNE, SIGMA y OSAS
------------------------------------	--

- FO11 Sistemas de la Calidad, ISO 9000 implantado en la APM
- OMA3 Certificación UNE 14001, SIGMA
- OMA4 Estudios Medioambientales contratados con la Universidad de Granada
- OMA5 Redacción de la Política Medioambiental del Puerto de Motril
- OMA6 Redacción de la Memoria Ambiental del Puerto de Motril

CLAVE 5. INNOVACIÓN

META 51. Innovación

Objetivo 5.2.1. 3	Vigilancia estratégica e inteligencia competitiva
------------------------------------	---

- DFu11 No aplicación en la APM de sistemas de gestión innovadores (RSC)
- FO4 Alta motivación de los directivos del Puerto con espíritu de cambio e innovación

Objetivo 5.2.2. 3	Gestión ética y socialmente responsable – RSC
------------------------------------	---

Objetivo 5.2.3. 3	Aplicación de Tecnologías de Información y Comunicación. ITS
------------------------------------	--

- DFu19 e-port poco desarrollado
- FFu13 Posibilidad de aplicar sistemas de gestión innovadores(RSC)

RESUMEN

El resumen numérico de Claves, Metas y Objetivos es el siguiente:

	CLAVES	METAS	OBJETIVOS
CLAVE 1	Ordenación	2	4
CLAVE 2	Desarrollo	3	9
CLAVE 3	Promoción	2	8
CLAVE 4	Evolución	3	7
CLAVE 5	Innovación	1	3
TOTAL	5 Claves	11 Metas	31 Objetivos

Anejo 3: Propuesta de desarrollo de la ZAL y del Conjunto Logístico

1.Situación actual

ZAL

La Zona de Actividades Logísticas (ZAL) portuaria es colindante con la explanada del Muelle de las Azucenas, tiene una extensión de 40 Ha. y sus obras de urbanización están en realización.

La ZAL forma parte de la Zona de Servicio del Puerto de Motril y en sus parcelas pueden otorgarse concesiones temporales por plazos de hasta 30 años o autorizaciones de ocupación por plazos de hasta tres años.

El enlace con la red de autovías, según reciente aprobación, se realizará con dos carriles en cada dirección.

Parque Empresarial y Centro de Transportes de Mercancías

El Plan General de Ordenación Urbana de Motril, para apoyar el desarrollo empresarial del municipio y del Puerto, ha previsto el desarrollo en terrenos colindantes con la ZAL de un Parque Empresarial y en su interior de un Centro de Transporte de Mercancías.

El Parque Empresarial tiene una extensión de 56 Ha., está prevista su dotación con infraestructuras modernas, preparadas para la implantación de empresas con actividades diversificadas entre ellas transformación de productos agrícolas y de consumo, empresas de servicios y de transportes.

El Parque puede ser asentamiento de empresas que necesitan la cercanía del puerto y ser generadoras de tráficos de importación y exportación por vía marítima o empresas logísticas de distribución con apoyo portuario.

Dentro del Parque Industrial y con una extensión de 16 Ha. se ha previsto la implantación de un Centro de Transporte de Mercancías, con el fin de reforzar y complementar las actividades de la ZAL y del Parque Empresarial.

La gestión del Parque se realizará a través de la Empresa Pública de Suelo de Andalucía (EPSA)

2. Conjunto Logístico

La ZAL portuaria, el Parque Empresarial y su Centro de Transportes de Mercancías deben considerarse como un Conjunto logístico, cuyo desarrollo y promoción deben realizarse de manera coordinada, teniendo en cuenta sus características singulares.

La ZAL portuaria deberá tener como destino exclusivo el asentamiento de actividades directamente relacionadas con el puerto a través de concesiones o autorizaciones otorgadas según la normativa vigente por la APM.

El Parque Empresarial deberá atraer empresas productoras, distribuidoras o de servicios, relacionadas directamente o indirectamente con el Puerto y su asentamiento se realizará con las normas de alquiler o venta de EPSA.

Como complemento a todas las actividades generadas, se implantará el Centro de Transportes de Mercancías, en el que se podrán ofertar todo tipo de servicios a los vehículos y sus tripulaciones, a las empresas y a su personal y, entre otros, los siguientes:

- Servicios básicos	Información, mantenimiento, transporte colectivo, seguridad, limpieza.
- Servicios al vehículo	Aparcamiento, Estación de Servicio, Taller de reparaciones
- Servicios personales	Hotel, restauración, comercio básico
- Servicios empresariales	Centro de Empresas, formación, bolsa de fletes, servicios aduaneros y bancarios.

3. Comunidad logística

Para la promoción y gestión del conjunto logístico, siguiendo el sistema bien implantado en el ámbito portuario, se propone la constitución de una Comunidad Logística, en la que los elementos básicos podrían ser Motrilport, en representación de la APM, y EPSA, y de la que formen parte todos los estamentos y empresas interesados en el conjunto logístico, y entre ellos la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Motril y las Cámaras de Comercio de Motril y Granada.

Las funciones de la Comunidad Logística, al igual que las de las Comunidades Portuarias, cubrirán dos aspectos, los internos y los relacionados con el entorno.

En el aspecto interno, las funciones de la Comunidad serán las de estudio de las necesidades de las empresas integradas en el conjunto logístico y las propuestas de implantación de las soluciones acordadas.

En el aspecto del entorno, las funciones serán las de promoción con estudio de mercados, presencia en congresos y ferias, y oferta directa de servicios a las empresas interesadas en incorporarse al conjunto logístico.

La Comunidad logística tendrá personalidad jurídica propia y sus características de organización y funcionales quedarán definidas en el correspondiente estatuto.

4. Grupo de Trabajo inicial

Para impulsar la formación de la Comunidad Logística se creará un Grupo de Trabajo en el que participarán representantes de todos los estamentos que en un futuro podrán formar parte de la Comunidad Logística.