



**Universidad
Europea** VALENCIA

**Máster universitario de gestión del
negocio marítimo y del Derecho marítimo**

Trabajo Fin de Máster

**ANÁLISIS COMPARATIVO DE LAS TASAS
PORTUARIAS EN LOS PRINCIPALES
PUERTOS DEL ARCO MEDITERRÁNEO
ESPAÑOL.**

Presentado por:

Rubén Martínez Salinas

Dirigido por:

Prof. Santiago Montamarta Epila

Curso académico 2021/2022

Resumen

A lo largo de los siguientes puntos, vamos a llevar a cabo un estudio de la figura de las tasas portuarias, centrándonos, para ello, en aquellas tasas derivadas del transporte de mercancías por vía marítima, esto es, la tasa de ocupación y de actividad de una terminal de contenedores, así como las distintas tasas y tarifas para un buque portacontenedores.

El motivo por el cual se ha optado por la elección de este tema, es el enorme impacto que dichos cánones implican dentro del negocio marítimo-portuario, al suponer uno de los principales desembolsos a los que las empresas deben hacer frente, así como la principal fuente de ingresos para las distintas Autoridades Portuarias.

En consecuencia, nuestro objetivo, será proporcionar un conocimiento detallado acerca de las tasas y tarifas que dichos servicios llevan aparejados, realizando un análisis comparativo entre los principales puertos españoles del arco mediterráneo donde este tipo de actividad se desarrolla.

Abstract

Throughout the following points, we are going to carry out a study of the figure of port charges, focusing on those charges derived from the transport of goods by sea, that is, the occupancy and activity charge of a container terminal, as well as the different charges and tariffs for a container ship.

The reason for choosing this topic is the enormous impact that these fees have on the maritime-port business, as they are one of the main disbursements that companies have to face, as well as the main source of income for the different Port Authorities.

Consequently, our objective will be to provide a detailed knowledge about the rates and tariffs that these services entail, carrying out a comparative analysis among the main Spanish ports of the Mediterranean arc where this type of activity is developed.

Palabras clave/Keywords

Transporte marítimo, tasas, puerto, portacontenedores, servicio, mercancías, tarifa, ocupación, coeficientes, autoridad portuaria, fondeo, cuota, bonificación, instalaciones, terminal de contenedores, atraque, concesión, amarre, autorización, practicaaje, tráfico, remolcaje.

Maritime transport, fees, port, container ship, service, cargo, tariff, occupation, coefficients, port authority, anchoring, quota, bonus, facilities, container terminal, berth, concession, mooring, authorisation, pilotage, traffic, towage.

ABREVIATURAS

- **AME** – Arco Mediterráneo Español.
- **TRLPEMM** – Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- **GT** – Gross Tonnage.
- **CAP** – Coeficiente corrector de la Autoridad Portuaria.
- **MARPOL** – Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques.
- **TMCD** – Transporte Marítimo de Corta Distancia.
- **TEU** – Twenty-foot Equivalent Unit.
- **ODS** – Objetivos y metas de Desarrollo Sostenible

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	14
PARTE I.....	18
1. TASAS PORTUARIAS.	18
2. TASA DE OCUPACIÓN.	21
3. TASA DE ACTIVIDAD.	32
4. TASAS DE UTILIZACIÓN.....	38
4.1. TASA DE BUQUE (T-1).	39
4.2. TASA DE MERCANCÍA.	50
5. TARIFAS POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS.....	56
6. COEFICIENTES CORRECTORES.	63
PARTE II	67
7. CÁLCULO TASA DE OCUPACIÓN PARA UNA TERMINAL DE MERCANCÍAS.....	67
7.1. PUERTO DE BARCELONA.	68
7.2. PUERTO DE VALENCIA.	70
7.3. PUERTO DE CARTAGENA.	72
7.4. PUERTO DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS.	74
8. CÁLCULO TASA DE ACTIVIDAD PARA UNA TERMINAL DE CONTENEDORES.....	76
8.1 PUERTO DE BARCELONA.....	77
8.2 PUERTO DE VALENCIA.	78
8.3 PUERTO DE CARTAGENA.	79
8.4 PUERTO DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS.....	80
9. CÁLCULO DE TASAS PARA UN BUQUE PORTACONTENEDORES.	81
9.1. PUERTO DE BARCELONA.....	83
9.2. PUERTO DE VALENCIA.	84
9.3. PUERTO DE CARTAGENA.	85
9.4. PUERTO DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS.....	86
10. CÁLCULO DE TARIFAS PARA UN BUQUE PORTACONTENEDORES.	87
10.1. PUERTO DE BARCELONA.....	88
10.2. PUERTO DE VALENCIA.	90
10.3. PUERTO DE CARTAGENA.	92
10.4. PUERTO DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS.....	94

<i>PARTE III</i>	96
11. COMPARATIVA DE LOS RESULTADOS.	96
11.1. TASA DE OCUPACIÓN.	96
11.2. TASA DE ACTIVIDAD.	99
11.3. TASAS PARA UN BUQUE PORTACONTENEDORES.	101
11.4. TARIFAS PARA UN BUQUE PORTACONTENEDORES.	104
CONCLUSIONES.	109
BIBLIOGRAFIA	111

INTRODUCCIÓN.

El Arco Latino o Arco Mediterráneo es un espacio formado por diecinueve regiones del sur de Europa, ribereñas del Mediterráneo central y occidental, con una densidad de población y con un nivel de desarrollo similar a la media europea.

El Arco Mediterráneo Español, en adelante AME, está conformado por las cinco Comunidades Autónomas de la zona oriental de la Península Ibérica, esto es, Cataluña, Comunidad Valenciana, Islas Baleares, Región de Murcia y Andalucía.



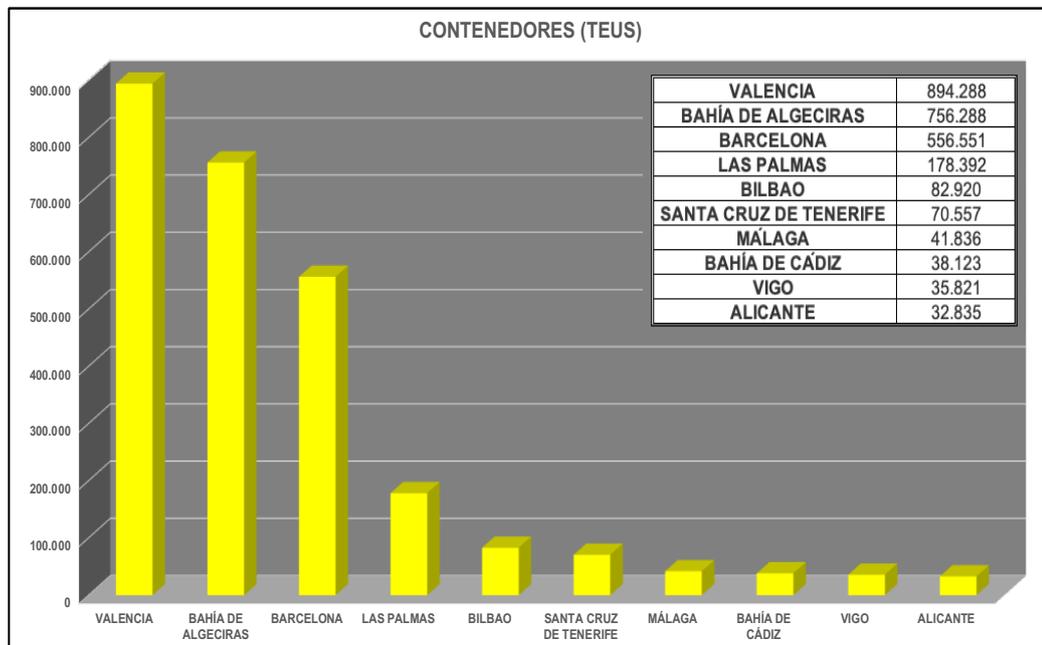
El AME es el principal eje de desarrollo de España, dado que las Comunidades que lo integran cuentan con una población que supone el 50,55% del total nacional, unas exportaciones que representan el 51,40% del total nacional y una cuota de turismo que se traduce en el 56,59% del total nacional¹.

¹ AECR, «¿Se está frenando el crecimiento en el Arco Mediterráneo Español?» disponible en <https://aecr.org/es/se-esta-frenando-el-crecimiento-en-el-arco-mediterraneo-espanol/>

En consecuencia, podemos señalar que más del cincuenta por ciento de la actividad productiva de España se realiza en las Comunidades del AME, lo que conlleva, aproximadamente, un 47% del PIB de España.

No cabe duda de que el sector marítimo juega un importante papel dentro de estos datos, no en vano, podemos señalar que:

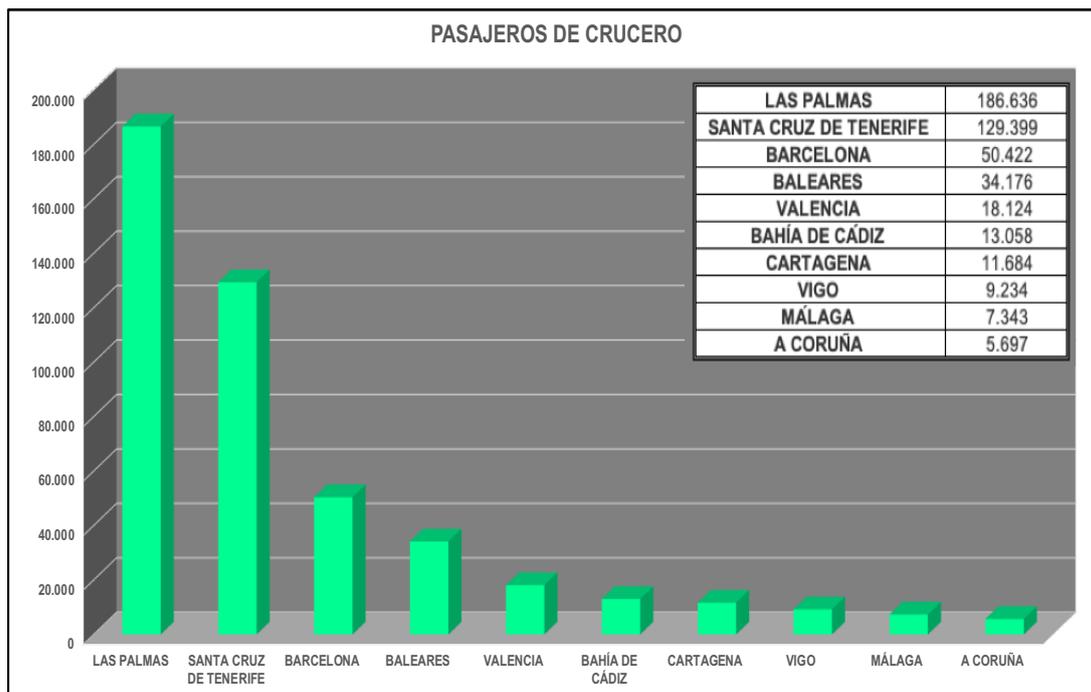
- 5 de los 10 principales puertos españoles en el tráfico de mercancías en contenedores pertenecen al ámbito del AME, siendo los 3 primeros del ranking, el Puerto de Valencia, el Puerto de Bahía de Algeciras y el Puerto de Barcelona².



- 5 de los 10 principales puertos españoles en el tráfico de cruceros pertenecen al ámbito AME, siendo los Puertos de Barcelona, Baleares y Valencia el tercero, cuarto y quinto del ranking respectivamente³.

² PUERTOS DEL ESTADO, «Resumen General del Tráfico Portuario», disponible en <https://www.puertos.es/es-es/estadisticas/EstadisticaMensual/02%20Febrero%202022.pdf>

³ PUERTOS DEL ESTADO, «Resumen General del Tráfico Portuario», disponible en <https://www.puertos.es/es-es/estadisticas/EstadisticaMensual/02%20Febrero%202022.pdf>



Para nuestro trabajo, vamos a centrarnos en los aspectos relativos a las exportaciones y al turismo, estudiando para ello la incidencia que las tasas por los diversos servicios de los puertos del AME tienen en dichas actividades y en la elección de unos u otros puertos por parte de las empresas.

Por consiguiente, nos proponemos analizar el sector marítimo en el entorno del AME, mediante la comparativa de los costes que supondría, para una misma terminal de contenedores y para un mismo buque portacontenedores, trabajar con cada uno de los puertos del AME examinados.

En la primera parte de este trabajo, con un perfil más teórico, vamos a profundizar en cada una de las tasas, así como en otros conceptos tales como, las bonificaciones, los coeficientes correctores de las Autoridades Portuarias y las exenciones, con el objetivo de alcanzar un conocimiento más exhaustivo de todos estos conceptos, lo que nos proporcionará un mayor dominio para su posterior cálculo.

Posteriormente, en la segunda parte de este trabajo, con un perfil más práctico, llevaremos a cabo el cálculo de dichas tasas en los cuatro puertos más importantes del AME con base en unos determinados supuestos para cada una de las tasas.

Finalmente, en la tercera parte de este trabajo, con un perfil más reflexivo, realizaremos un examen de los datos obtenidos, para con ellos establecer las conclusiones a las que los mismos nos han conducido.

PARTE I

1. TASAS PORTUARIAS.⁴

Las tasas portuarias son las exigidas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima.

Dichas tasas portuarias serán las siguientes:

- a) Tasa de ocupación
- b) Tasa de actividad.
- c) Tasas de utilización.
- d) Tasa de ayudas a la navegación.

La tasa de utilización es, sin lugar a duda, con un 60% del total, aquella que más contribuye a la cifra de negocio de las distintas Autoridades Portuarias. Muy por detrás le siguen la tasa de ocupación, con aproximadamente un 27% del total, la tasa de actividad, con un 12% del total, y, por último, la tasa de ayuda a la navegación, con 1% del total⁵.

La normativa por la que se rigen las tasas y tarifas portuarias, a la fecha de redacción del presente trabajo, estarán comprendidas principalmente por:

- Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre.
- En lo no previsto en la anterior Ley:
 - Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

⁴ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Arts. 161-164

⁵ Fundación Valenciaport, *Alerta de Mercado*, junio 2021

- Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria.
- Reglamentos dictados en desarrollo de las mismas.
- Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022⁶.

Los ingresos por las tasas portuarias de cada Autoridad Portuaria responderán al principio de equivalencia con los costes clásicos en los tributos de puesta a disposición de suelo e infraestructuras y con los costes de los servicios prestados directamente por la Autoridad Portuaria o por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Dichos rendimientos podrán ser establecidos anualmente o bien como objetivo de rendimiento en periodos plurianuales, dictando el Ministerio de Fomento, mediante Orden Ministerial, los criterios por los cuales se considerará que los rendimientos son razonables.

Estos criterios velarán por el cumplimiento del principio de autofinanciación, evitando simultáneamente la competencia desleal entre puertos y las prácticas abusivas o discriminatorias.

En relación a la fijación del importe de las tasas, éstas tomarán como referencia:

a) Tasa de ocupación.

El valor de mercado correspondiente al bien de dominio público portuario ocupado.

b) Tasa de actividad.

La utilidad derivada del aprovechamiento del dominio público para el usuario.

⁶ Autoridad Portuaria de Valencia, «Tasas portuarias», disponible en <https://www.valenciaport.com/negocio/tasas-y-tarifas/tasas-portuarias/> (fecha de la última consulta; abril de 2022)

c) Tasas de utilización.

La utilidad derivada de la utilización de las infraestructuras portuarias, así como los costes directos e indirectos asociados a la dotación y mantenimiento de las infraestructuras portuarias.

d) Tasa de ayudas a la navegación.

Los costes directos e indirectos asociados a la dotación y adecuado mantenimiento del conjunto de instalaciones de ayuda a la navegación marítima en el litoral marítimo español.

A estas tasas, como veremos más adelante, podrán ser objeto de la aplicación de bonificaciones, coeficientes correctores y exenciones.

2. TASA DE OCUPACIÓN.⁷

El hecho imponible de esta tasa consiste en la ocupación del dominio público portuario, y del vuelo y subsuelo del mismo, en virtud de una concesión o autorización, e incluye la prestación de los servicios comunes del puerto relacionados con el dominio público ocupado, siendo sujetos pasivos contribuyentes de la misma, dependiendo del tipo de título de otorgamiento, el concesionario o el titular de la autorización.

Por lo que respecta a la base imponible, se calculará con base en el valor del bien de dominio público ocupado (*tabla 1*). Para la determinación de dicho valor, el Ministro de Fomento aprobará, a propuesta de cada Autoridad Portuaria, la correspondiente valoración de la zona de servicio del puerto y de los terrenos y aguas afectados a ayudas a la navegación.

Asimismo, dicha tasa vendrá determinada por una serie de gravámenes (*tabla 2*) que, junto con la base imponible, vista en el anterior párrafo, se encargarán de establecer el coste total de la misma.

En consecuencia, la tasa de ocupación se calculará conforme a la siguiente fórmula:

$$\textit{Tasa de ocupación} = \textit{Base imponible (valor zona ocupada)} \times \textit{Gravamen}$$

El devengo de la tasa de ocupación se producirá en el momento en que se notifique la resolución de otorgamiento de la concesión o autorización. Sin embargo, en aquellas concesiones que queden a expensas de la fecha de finalización de otras concesiones previas o de la fecha de finalización de obras cuya ejecución corresponde a la Autoridad Portuaria, el devengo se producirá en el momento en que los terrenos se pongan a disposición del concesionario.

⁷ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Arts. 173-179

Dicha cuota será revisada, con carácter general, al menos cada diez años, y particularmente, cuando se apruebe o modifique la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del puerto, en la parte de la zona que corresponda o cuando se produzca cualquier circunstancia que pueda afectar a su valor, conforme a las nuevas valoraciones que sean aprobadas por el Ministro de Fomento, no pudiendo ser objeto de un incremento anual mayor al **10%**.

Por consiguiente, si la revisión de la cuantía de la cuota íntegra fuera superior a este porcentaje, deberá aplicarse un incremento máximo anual del **10%** hasta alcanzar la cuota resultante de la nueva valoración.

Supongamos un incremento de **20€** respecto de una cuota de **100€**, lo que implicaría un aumento porcentual del **20%**, debiéndose calcular la nueva cuota de la siguiente manera para llegar a esos **120€**:

CUOTA AÑO 0	100 €	-
CUOTA AÑO 1	110 €	Cuota año 0 + 10%
CUOTA AÑO 2	120 €	Cuota año 1 + 9,1%
CUOTA AÑO 4	120 €	-

Asimismo, cabe señalar que, para concesiones posteriores a la Ley 62/1997 (véase DT2ª TRLPEMM), el importe de dicha cuota en ningún caso podrá incrementarse en más de un **20%** cada **15 años**, respecto a la cuantía fijada en el título administrativo o a la establecida en una revisión posterior, no quedando vinculadas por esta limitación las áreas de la zona de servicio destinadas a usos relativos a la interacción puerto-ciudad.

Por tanto, en relación con nuestro ejemplo, donde se ha producido un incremento del **20%** respecto a la cuantía fijada en título administrativo, no será posible realizar una nueva revisión hasta el devengo de la cuota del año 16.

Tabla 1

TIPO DE OCUPACIÓN	CUANTIFICACIÓN		OBSERVACIONES
<p>TERRENOS*</p>	<p>Se llevará a cabo mediante el valor de los terrenos, determinándose éstos sobre la base de criterios de mercado.</p>		<p>La zona de servicio se dividirá en las siguientes áreas funcionales; LOGÍSTICA, COMERCIAL o INDUSTRIAL, asignando a cada una de ellas un valor respecto a otros terrenos del término municipal con similares usos y condiciones.</p> <p>En la valoración de los terrenos deberá tenerse en cuenta, asimismo:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ El grado de urbanización general de la zona. ➤ Las características de ordenación del plan especial del puerto. ➤ La centralidad respecto a la zona de servicio. ➤ La proximidad, accesibilidad y conexión con los diferentes modos e infraestructuras de transporte.
	<p>Se llevará a cabo mediante el valor de los espacios de agua incluidos en cada una de las áreas funcionales, determinándose el mismo respecto al valor de los terrenos de las áreas de la zona de servicio con similar finalidad o uso</p>		<p>En la valoración deberá tenerse en cuenta las condiciones de abrigo, profundidad y localización de las aguas, sin que pueda exceder del valor de los terrenos de referencia.</p> <p>Cuando el espacio de agua se otorgue en concesión para su relleno, el valor del mismo será el asignado a los terrenos de similar utilidad que se encuentren más próximos.</p>
<p>OBRAS E INSTALACIONES*</p>	<p>Se llevará a cabo mediante:</p>	<p>El valor de los terrenos y de las aguas ocupados.</p>	<p>(Conforme apdos. anteriores)</p>
		<p>El valor de las infraestructuras, superestructuras e instalaciones.</p>	<p>Se considerará como valor inicial del bien el coste total de la inversión cuando:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Sea un bien construido a cargo de la Autoridad Portuaria. ➤ No haya transcurrido más de 5 años desde la fecha de recepción. <p>En los restantes casos, el valor del bien se determinará mediante tasación realizada por una sociedad de tasación inscrita en el Registro de Sociedades de Tasación del Banco de España, salvo cuando se trate de bienes cuyo valor no supere los tres millones de euros, en cuyo caso la tasación podrá realizarse por los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria.</p>
<p>*Cuando la ocupación del dominio público portuario suponga, además, un uso consuntivo del mismo, el valor de este uso será el de los materiales consumidos a precio de mercado.</p>			

Tabla 2

CONCEPTO		GRAVAMEN	
OCUPACIÓN DE TERRENOS Y DE AGUAS* **	Actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte, las relativas al desarrollo de servicios portuarios, así como otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas	5,5%	
	Actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales	6,5%	
	Actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.	7,5%	
OCUPACIÓN DEL VUELO O SUBSUELO DE TERRENOS O ESPACIOS SUMERGIDOS*	Si su uso NO impide la utilización de la superficie.	2,75%	
	Si su uso impide la utilización de la superficie.	GRAVÁMENES OCUPACIÓN DE TERRENOS Y DE AGUAS	
OCUPACIÓN DE OBRAS E INSTALACIONES* **	Actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte, las relativas al desarrollo de servicios portuarios, así como otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas	VALOR DE LOS TERRENOS Y DE LAS AGUAS	5,5%
		VALOR DE LAS OBRAS E INSTALACIONES	3,5%
		VALOR DE LA DEPRECIACIÓN ANUAL ASIGNADA***	100%
		LONJAS PESQUERAS, Y OTRAS OBRAS O INSTALACIONES ASOCIADAS CON LA ACTIVIDAD PESQUERA	0,5%
	Actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales	VALOR DE LOS TERRENOS, DE LAS AGUAS Y DE LAS OBRAS E INSTALACIONES	6,5%
		VALOR DE LA DEPRECIACIÓN ANUAL ASIGNADA***	100%
	Actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.	VALOR DE LOS TERRENOS, DE LAS AGUAS Y DE LAS OBRAS E INSTALACIONES	7,5%
		VALOR DE LA DEPRECIACIÓN ANUAL ASIGNADA	100%
	* Uso consuntivo: el 100% del valor de los materiales consumidos.		
** Concesión para la construcción, reparación o desguace de buques o embarcaciones: -1,5% respecto al gravamen de las actividades portuarias.			
*** Depreciación = $\frac{\text{Valor del bien}}{\text{Vida útil}}$			

Por lo que se refiere a las **bonificaciones** de la tasa de ocupación, el TRLPEMM contempla las siguientes:

- 1) Por inversiones en obras de relleno, consolidación o mejora de terrenos (*tabla 3*).
- 2) Por inversiones en la urbanización y comercialización de zonas de actividades logísticas (*tabla 4*).
- 3) Por actividades de interés social o cultural (*tabla 5*).
- 4) Por actividades desarrolladas por Corporaciones de Derecho Público directamente vinculadas con la actividad portuaria, (*tabla 6*).
- 5) Por actividades atraques de un club náutico u otro deportivo (*tabla 7*).
- 6) Por obra civil correspondiente a infraestructuras, rellenos, obras de consolidación y mejora del terreno, superestructuras e instalaciones destinadas a usos portuarios (*tabla 8*).
- 7) Por inversiones en terminal de vehículos en régimen de mercancías (*tabla 9*).
- 8) Por inversiones en terminal de manipulación de mercancías o de pasajeros (*tabla 10*).
- 9) Para impulsar la competitividad de los puertos españoles y su adaptación a las condiciones existentes en los mercados internacionales (*tabla 11*).
- 10) Para impulsar actividades directamente conectadas a la descarbonización de la economía y a la adaptación al cambio climático (*tabla 12*).

Por último, estarán **exentos** del pago de esta tasa⁸:

- a) Los órganos y entidades de las Administraciones públicas por llevar a cabo en el ámbito portuario o marítimo actividades propias.
- b) La Cruz Roja Española del Mar respecto de las actividades vinculadas a la atención a tripulantes y pasajeros, que por necesidades de funcionamiento deban situarse en el dominio público portuario.

⁸ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 169

Tabla 3

1) Bonificación por inversiones en obras de relleno, consolidación o mejora de terrenos.⁹

	ACTIVIDAD / SERVICIO	REQUISITOS	BONIFICACIÓN
TASA OCUPACIÓN	REALIZACIÓN DE INVERSIONES EN OBRAS DE RELLENO A CARGO DEL CONCESIONARIO	<p>Se cuantificará en función de:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ La H media de relleno hasta una cota de 1m por encima de la pleamar viva equinoccial. ➤ El coste unitario medio del relleno (por m3). ➤ El valor por m2 de la superficie objeto de relleno. ➤ El tipo de gravamen anual. 	Hasta 75%
	REALIZACIÓN POR EL CONCESIONARIO DE INVERSIONES EN OBRAS DE CONSOLIDACIÓN O MEJORA DE TERRENOS INSUFICIENTEMENTE CONSOLIDADOS O DEFICIENTES.	La bonificación se establecerá en función de la inversión unitaria por m2.	Hasta 75%

⁹ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 181. a)

Tabla 4

2) Bonificación por inversiones en la urbanización y comercialización de zonas de actividades logísticas.¹⁰

	ACTIVIDAD / SERVICIO	REQUISITOS	BONIFICACIÓN
TASA OCUPACIÓN	REALIZACIÓN DE OBRAS DE URBANIZACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE ZONAS DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS	La bonificación se establecerá en función de la relación entre la inversión y el valor del terreno. Esta bonificación se aplicará durante la realización de las obras y hasta que finalicen éstas	Hasta 50%

Tabla 5

3) Bonificación por actividades de interés social o cultural.¹¹

	ACTIVIDAD / SERVICIO	REQUISITOS	BONIFICACIÓN
TASA OCUPACIÓN	ACTIVIDADES DE INTERÉS SOCIAL O CULTURAL	Titular de la concesión o autorización un órgano o entidad de las Administraciones públicas	50%

¹⁰ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 181. b)

¹¹ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 181. c)

Tabla 6

4) Bonificación por actividades de Corporación de Derecho Público directamente vinculadas con la actividad portuaria.¹²

	ACTIVIDAD / SERVICIO	REQUISITOS	BONIFICACIÓN
TASA OCUPACIÓN	ACTIVIDAD DIRECTAMENTE VINCULADA CON LA ACTIVIDAD PORTUARIA	Titular de la concesión o autorización una corporación de derecho público	50%

Tabla 7

5) Bonificación por actividades atraques de un club náutico u otro deportivo.¹³

	ACTIVIDAD / SERVICIO	REQUISITOS	BONIFICACIÓN
TASA OCUPACIÓN	ACTIVIDADES NÁUTICAS	Titular de la concesión o autorización sea un club náutico u otro deportivo sin fines lucrativos	30%

¹² Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 181. d)

¹³ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 181. e)

Tabla 8

6) Bonificación por obra civil correspondiente a infraestructuras, rellenos, obras de consolidación y mejora del terreno, superestructuras e instalaciones destinadas a usos portuarios.¹⁴

	ACTIVIDAD / SERVICIO	REQUISITOS	BONIFICACIÓN
TASA OCUPACIÓN	OBRA CIVIL CORRESPONDIENTE A INFRAESTRUCTURAS, RELLENOS, OBRAS DE CONSOLIDACIÓN Y MEJORA DEL TERRENO, SUPERESTRUCTURAS E INSTALACIONES DESTINADAS A USOS PORTUARIOS	Plazo de ejecución mínimo de 3 meses y superficie mínima de 1.000 m2 Esta bonificación se aplicará durante la realización de las obras y hasta que finalicen éstas, con un máximo de 2 años.	95%

Tabla 9

7) Bonificación por inversiones en terminal de vehículos en régimen de mercancías.¹⁵

	ACTIVIDAD / SERVICIO	REQUISITOS	BONIFICACIÓN
TASA OCUPACIÓN	CONSTRUCCIÓN DE ALMACENES O SILOS VERTICALES PARA EL ALMACENAMIENTO ADICIONAL DE VEHÍCULOS	Esta bonificación será aplicable a partir de la entrada en servicio de las superficies adicionales.	Hasta 30%

¹⁴ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 181. f)

¹⁵ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 181. g)

Tabla 10

8) Bonificación por inversiones en terminal de manipulación de mercancías o de pasajeros.¹⁶

	ACTIVIDAD / SERVICIO	REQUISITOS	BONIFICACIÓN
TASA OCUPACIÓN	CONSTRUCCIÓN DE MUELLES, PANTALANES, DUQUES DE ALBA U OTRAS OBRAS DE ATRAQUE Y AMARRE, ASÍ COMO OBRAS DE DRAGADO.	La cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión realizada.	Hasta 75%

Tabla 11

9) Bonificación para impulsar la competitividad de los puertos españoles y su adaptación a las condiciones existentes en los mercados internacionales.¹⁷

	ACTIVIDAD / SERVICIO	REQUISITOS	BONIFICACIÓN
TASA OCUPACIÓN	TERMINAL MARÍTIMA DE MERCANCÍAS	La Autoridad Portuaria deberá fijar las bonificaciones aplicables a cada uno de los tipos de terminales de mercancías de acuerdo con la situación coyuntural en que se encuentra el puerto en relación con las condiciones existentes de competencia internacional y de los mercados asociados con la mercancía que se manipula en la misma.	Hasta 30%

¹⁶ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 181. h)

¹⁷ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 182

Tabla 12

10) Bonificación para impulsar actividades directamente conectadas a la descarbonización de la economía y a la adaptación al cambio climático.¹⁸

	ACTIVIDAD / SERVICIO	REQUISITOS	BONIFICACIÓN
TASA OCUPACIÓN	FABRICACIÓN INDUSTRIAL DE ELEMENTOS DESTINADOS A INSTALACIONES EÓLICAS MARINAS	La aplicación de esta bonificación en un ejercicio no genera al sujeto pasivo el derecho a percibirla en ejercicios sucesivos ni ningún tipo de derecho concesional.	Hasta 30%

¹⁸ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 182

3. TASA DE ACTIVIDAD.¹⁹

El hecho imponible de esta tasa consiste en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario, sujetas a autorización por parte de la Autoridad Portuaria, siendo sujeto pasivo de la misma:

- El titular de la autorización de actividad.
- El titular de la concesión o autorización de ocupación de dominio público.
- El titular de la licencia de prestación de servicio portuario.

Por lo que respecta a la base imponible, se calculará por la Autoridad Portuaria aplicando a la base imponible (*tabla 13*) el correspondiente tipo de gravamen, que se determinará conforme a los siguientes criterios:

CRITERIOS PARA LA FIJACIÓN DEL TIPO DE GRAVAMEN
Las características y los condicionamientos específicos de cada actividad y su situación competitiva.
El interés portuario de la actividad y de su influencia en la consolidación de tráficos existentes y captación de nuevos tráficos.
El nivel de inversión privada.
Las previsiones razonables de la información económico-financiera de la actividad.

Asimismo, cabe señalar que para la fijación del gravamen se establecen una serie de limitaciones, tanto de carácter inferior (*tabla 14*) como superior (*tabla 15*).

¹⁹ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Arts. 183-192

Tabla 13

CONCEPTO		CUANTIFICACIÓN
a)	SERVICIOS Y ACTIVIDADES DE MANIPULACIÓN DE CARGA	Se llevará a cabo mediante el número de unidades de carga manipuladas, medidas en toneladas, número de contenedores u otros elementos de transporte tipificados, vehículos o cualquier otra unidad de presentación de la mercancía.
b)	SERVICIO DE PASAJE	Se llevará a cabo mediante el número de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje embarcados y desembarcados.
c)	SERVICIOS TÉCNICO-NÁUTICOS	Se llevará a cabo mediante el número de unidades de arqueo bruto (GT) de los buques servidos o el número de servicios prestados.
d)	SERVICIO DE RECOGIDA DE DESECHOS PROCEDENTES DE BUQUES	Se llevará a cabo mediante la cantidad recogida o el número de servicios prestados.
e)	SERVICIOS Y ACTIVIDADES PORTUARIOS, ASÍ COMO DE LAS AUXILIARES Y COMPLEMENTARIAS	Se llevará a cabo mediante el número de unidades representativas de la cuantía del servicio prestado o de la actividad desarrollada o el número de servicios prestados. Cuando no sea posible su medición, será el volumen de negocio desarrollado en el puerto.
f)	ACTIVIDADES RELATIVAS A USOS VINCULADOS A LA INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD	Se llevará a cabo mediante el número de unidades representativas de la cuantía de la actividad desarrollada o el volumen de negocio desarrollado en el puerto.

Tabla 14

LIMITACIONES			
INFERIOR	Para los criterios de fijación de la base imponible a), b), c), d) y e), la cuota íntegra anual de la tasa no será inferior al mayor de los siguientes valores.	Actividad realizada con ocupación privativa del dominio público portuario	20% de la cuota líquida anual de la tasa de ocupación correspondiente a los valores de los terrenos y de las aguas ocupadas
		Actividad realizada sin ocupación privativa del dominio público portuario	Base Imponible superior al valor resultante de aplicar el tipo de gravamen fijado al tráfico o actividad mínimo anual comprometido en el título habilitante de la ocupación del dominio público.
	Para el criterio de fijación de la base imponible f).	La cuota íntegra anual no será inferior al 2% del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización.	

En consecuencia, la tasa de actividad se calculará conforme a la siguiente fórmula:

$$\textit{Tasa de actividad} = \textit{Base imponible (Unidades)} \times \textit{Gravamen (Límites)}$$

El devengo de la tasa de actividad se producirá en la fecha de inicio de la actividad o, en el caso de actividades que impliquen la ocupación del dominio público portuario, desde el plazo máximo para el inicio de la actividad establecido en el título concesional.

Por lo que se refiere a las **bonificaciones** de la tasa de actividad, el TRLPEMM contempla las siguientes:

- 1) Para incentivar mejores prácticas medioambientales (*tabla 16*).
- 2) Para incrementar la calidad en la prestación de los servicios (*tabla 17*).

Por último, estarán **exentos** del pago de esta tasa²⁰:

- a) Los órganos y entidades de las Administraciones públicas, respecto de las actividades del párrafo a) del artículo 169 de la TRLPEMM.
- b) La Cruz Roja del Mar y otras entidades de carácter humanitario, respecto de las actividades del párrafo b) del artículo 169 de la TRLPEMM.
- c) Los consignatarios de buques y de mercancías, siempre y cuando estas actividades no impliquen la ocupación de dominio público.
- d) Los provisionistas, siempre y cuando esta actividad no implique la ocupación de dominio público.
- e) Los titulares de servicios comerciales y actividades que estén directamente relacionados con la entrada o salida de la zona de servicio del puerto de mercancías o pasajeros.
- f) Las corporaciones de derecho público y entidades sin fines lucrativos para las acciones vinculadas con la actividad portuaria que posean interés *Educativo, Investigador, Cultural, Social o Deportivo*, previa solicitud de exención a la Autoridad Portuaria.

²⁰ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 170

Tabla 16

1) Bonificación para incentivar mejores prácticas medioambientales.²¹

	ACTIVIDAD / SERVICIO	BONIFICACIÓN		REQUISITOS
TASA ACTIVIDAD	SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	PARTE GENERAL	15%	<p>1º. Tener suscrito un convenio con la Autoridad Portuaria en materia de buenas prácticas ambientales, que deberá contemplar un conjunto de instrucciones técnicas y operativas cuyo cumplimiento pueda ser verificado mediante un sistema de gestión medioambiental, basado en las guías de buenas prácticas ambientales aprobadas por Puertos del Estado.</p> <p>2º. Estar inscrito en el registro del sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental (EMAS) o tener implantado un sistema de gestión ambiental basado en UNE-EN-ISO-14001 certificado por una entidad acreditada a tal efecto por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), y cuyo alcance comprenda todos aquellos servicios relacionados con la actividad objeto de autorización o concesión.</p>
		PARTE RELATIVA AL TRÁFICO MANIPULADO DE GRANELES LÍQUIDOS Y SÓLIDOS	20%	
	ACTIVIDADES PESQUERAS, NÁUTICO-DEPORTIVAS O DE CONSTRUCCIÓN, REPARACIÓN, TRANSFORMACIÓN O DESGUACE DE BUQUES	15%		

²¹ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 245.1

Tabla 17

2) Bonificación para incrementar la calidad en la prestación de los servicios.²²

	ACTIVIDAD / SERVICIO	BONIFICACIÓN	REQUISITOS
TASA ACTIVIDAD	SERVICIO PORTUARIO, CONCESIÓN/AUTORIZACIÓN DE UNA TERMINAL MARÍTIMA DE MERCANCÍAS O ESTACIÓN MARÍTIMA	15%	Tener en vigor una certificación de servicio, basada en los referenciales de calidad del servicio aprobados por Puertos del Estado o, en su caso, en los referenciales específicos aprobados en su desarrollo por la Autoridad Portuaria y validados por Puertos del Estado en cuanto a su ajuste a los citados referenciales de calidad, emitida por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC conforme a la Norma UNE-EN 45011
	SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	30-50%	Superar por encima del 30 por ciento los niveles mínimos de productividad establecidos en los Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio o en el título habilitante de la ocupación privativa del dominio público

²² Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 245.2

4. TASAS DE UTILIZACIÓN.²³

Las Autoridades Portuarias exigirán, por la utilización de todos o alguno de los bienes o instalaciones portuarias, el pago de las siguientes tasas:

- a) T-1: Tasa del buque.
- b) T-2: Tasa del pasaje.
- c) T-3: Tasa de la mercancía.
- d) T-4: Tasa de la pesca fresca.
- e) T-5: Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.
- f) T-6: Tasa por utilización especial de la zona de tránsito.

Para nuestro estudio, nos centraremos en las tasas **T-1** y **T-3**.

Estarán **exentos** del pago de las tasas de utilización²⁴:

- a) Los buques de Estado, los buques y aeronaves afectados al servicio de la defensa nacional y, cuando exista reciprocidad, aquellos pertenecientes a los ejércitos de países integrados junto con España en asociaciones o alianzas militares de carácter internacional. (Ej. OTAN)
- b) Las embarcaciones, aeronaves y material propiedad de las Autoridades Portuarias y los de las Administraciones públicas, o contratados por las mismas, dedicados al servicio o actividades del puerto.
- c) Las embarcaciones y material de la Cruz Roja Española del Mar dedicados a las labores que tiene encomendadas esta institución, así como las mercancías de carácter humanitario, previa solicitud de exención a la Autoridad Portuaria.
- d) Embarcaciones y buques a flote en construcción, reparación, transformación o desguace, en concesión/autorización con lámina de agua
- e) Las embarcaciones a vela con eslora no superior a 12 metros, únicamente respecto a la tasa de ayudas a la navegación.

²³ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 193

²⁴ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 171

4.1. TASA DE BUQUE (T-1).²⁵

El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y la estancia en los mismos, siendo:

- Sujetos pasivos contribuyentes; el *Propietario*, el *Naviero* y el *Capitán del buque*.
- Sujetos pasivos sustitutos; el *Consignatario*, el *Concesionario* o *Autorizado*.

Por lo que respecta al cálculo de la cuota íntegra de la tasa, éste se llevará a cabo de forma distinta dependiendo de la zona en la que se produzca el acceso y estancia del buque.

Así pues, la cuota íntegra de la tasa por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la **Zona I o interior de las aguas portuarias**, se calculará de la siguiente forma:

$$\frac{GT}{100} \times TE_1 \times CB \times CC \times CA_1 \times CE$$

En el caso de la cuota íntegra de la tasa por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque únicamente en la **Zona II o exterior de las aguas portuarias**, será el **30%** de la prevista para la Zona I o interior de las aguas portuarias.

Si el atraque se produce en **diques exentos en Zona I**, la cuota íntegra será el **50%** de la prevista para la Zona I o interior de las aguas portuarias.

²⁵ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Arts. 194-204

En ambos casos, si el buque no realiza operaciones comerciales, no incluyéndose dentro este concepto el *avituallamiento*, el *aprovisionamiento* y la *reparación*, la tasa se devengará desde el segundo día de estancia o desde el inicio de las operaciones comerciales no exceptuadas, p. Ej. el acceso a dique seco o flotante, grada o instalación de varada.

Respecto a la cuota íntegra de la tasa por el fondeo de los buques en la **Zona II o exterior de las aguas portuarias**, se calculará de la siguiente forma:

$$\frac{GT}{100} \times TE_2 \times CB \times CC \times CA_2 \times CE$$

- **GT.** Gross Tonnage; es la unidad que mide el arqueo bruto, siendo ésta la forma en la que se expresa el tamaño de un buque. El arqueo bruto mínimo a considerar para el cálculo será de 100 GT, salvo en el caso de la estancia y utilización prolongada de las instalaciones de la zona I, que será de 50 GT.

En caso de no disponer del mismo, se aplicará el siguiente valor estimado de arqueo bruto:

$$0,4 \times E \times M \times P$$

$E = \text{Eslora total en metros.}$
 $M = \text{Manga en metros.}$
 $P = \text{Puntal de trazado en metros}$

- **TE.** Tiempo de estancia:
 - **TE₁.** Tiempo de estancia por atraque o fondeo en la *Zona I o interior de las aguas portuarias*; se medirá en periodos de una hora o fracción, realizándose el cómputo del mismo de la siguiente forma:

TIPO DE ESTANCIA	PERIODO	CÓMPUTO	REQUISITOS
GENERAL	Desde la hora en que se dé el primer cabo a punto de amarre o se fondee el ancla, hasta el momento de largar el buque la última amarra o levar el ancla del fondo.	MÍNIMO: 3 Hrs/Escala MÁXIMO: 15 Hrs/Escala/Día	-
FIN DE SEMANA	Desde las 12 horas del sábado hasta las 8 horas del lunes.	5 Hrs	Durante estos periodos NO puede llevarse a cabo ningún tipo de operación comercial, incluido avituallamiento, aprovisionamiento y reparación.
FESTIVOS	Desde las 18 horas del día anterior a un festivo hasta las 8 horas del día siguiente al festivo.	5 Hrs	

En el caso de la estancia y utilización prolongada de las instalaciones de la ZONA I, el tiempo de estancia se medirá en periodos de 24 horas o fracción

- **TE₂**. Tiempo de estancia por fondeo en la *Zona II o exterior de las aguas portuarias*; se medirá por días naturales de estancia o fracción.

El tiempo de estancia en fondeo en la Zona II se computará separadamente del que pueda corresponder a otros modos de utilización por el buque de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias.

En el caso de que en la misma escala se utilicen varios atraques o puestos de fondeo situados en una misma Zona, se considerará una única estancia para toda la escala.

Si debido al uso de varios atraques existieran distintos sujetos pasivos o fueran de aplicación diferentes coeficientes para la definición de la cuota íntegra de la tasa, se repartirá el tiempo de estancia de forma proporcional a la estancia en cada atraque.

Salvo detención, si algún buque prolongase su estancia en su atraque o en su puesto de fondeo por encima del tiempo autorizado y no abandonase el puerto, incumpliendo la orden de la Autoridad Portuaria, podrá enfrentarse a las siguientes multas coercitivas:

- Las primeras dos horas o fracción, el importe de la tasa correspondiente a **15 hrs**.
- Las siguientes horas restantes, **3 veces** el importe de la tasa correspondiente a **15 hrs**.

- **CB.** Cuantía Básica; el valor de las cuantías básicas **B** (Transporte marítimo general) y **S** (Transporte marítimo corta distancia-Short Sea Shipping) se establece para todas las Autoridades Portuarias en **1,43 €** y **1,20 €**, respectivamente.

- **CC.** Coeficiente Corrector; véase el *apartado 7* de este TFM.

- **CA.** Coeficientes Aplicables:
 - **CA₁.** Coeficientes Aplicables al atraque o fondeo en la *Zona I o interior de las aguas portuarias (tabla 18)*

 - **CA₂.** Coeficientes Aplicables al fondeo de los buques en la *Zona II o exterior de las aguas portuarias (tabla 19)*

- **CE.** Coeficiente por Escalas; en función de:
 - El número de escalas en un mismo puerto y durante el año natural.

 - El conjunto de los buques que realicen un servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y sean operados por una misma empresa naviera o compañía de cruceros.

 - Los buques de distintas compañías navieras que forman parte de un servicio marítimo regular, mediante acuerdos de explotación compartida de buques.

y previa solicitud del sujeto pasivo, la cuota de la tasa se multiplicará por los siguientes coeficientes:

	GENERAL	SERVICIO MARÍTIMO REGULAR
Desde la escala 1 hasta la escala a 12	1,00	0,95
Desde la escala 13 hasta la escala a 26	0,95	0,90
Desde la escala 27 hasta la escala a 52	0,85	0,80
Desde la escala 53 hasta la escala a 104	0,75	0,70
Desde la escala 105 hasta la escala a 156	0,65	0,60
Desde la escala 157 hasta la escala a 312	0,55	0,50
Desde la escala 313 hasta la escala a 365	0,45	0,40
A partir de la escala 366	0,35	0,30

Por lo que se refiere a las **bonificaciones** de la tasa de buque, el TRLPEMM contempla las siguientes:

- 1) Para incentivar mejores prácticas medioambientales²⁶.

	REQUISITOS	BONIFICACIÓN
TASA BUQUE	<p>Cuando los buques acrediten el cumplimiento de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales y, además, la compañía naviera o el armador, tengan suscrito un convenio con la Autoridad Portuaria en materia de buenas prácticas ambientales.</p> <p>Dicho convenio deberá contemplar un conjunto de instrucciones técnicas y operativas, basado en las guías de buenas prácticas ambientales aprobadas por Puertos del Estado.</p>	5%

²⁶ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 245.1

2) Para incrementar la calidad en la prestación de los servicios²⁷.

	REQUISITOS	BONIFICACIÓN
TASA BUQUE	<p>Cuando la compañía naviera o el armador de embarcaciones pesqueras tenga en vigor una certificación de servicios cuyo alcance comprenda todas las operaciones del buque en puerto, basada en los referenciales de calidad del servicio aprobados por Puertos del Estado o, en su caso, en los referenciales específicos aprobados en su desarrollo por la Autoridad Portuaria, y validados por Puertos del Estado en cuanto a su ajuste a los citados referenciales de calidad.</p> <p>La certificación de servicios debe estar emitida por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC conforme a la norma UNE-EN-45011 o aquella que la sustituya, o por una entidad cuyo sistema de emisión cumpla los requisitos de la misma.</p>	5%

3) Para incentivar la captación, la fidelización y el crecimiento de los tráficos y de los servicios marítimos²⁸.

	ACTIVIDAD / SERVICIO	REQUISITOS	BONIFICACIÓN
TASA BUQUE	TRÁFICOS REGULARES DE PASAJE O CARGA RODADA	Ser calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos para cada Autoridad Portuaria.	Hasta 40%

4) Para potenciar y consolidar el papel de España como plataforma logística internacional²⁹.

	ACTIVIDAD / SERVICIO	REQUISITOS	PROPORCIÓN DE TRÁNSITO MARÍTIMO (t)	BONIFICACIÓN
TASA BUQUE	QUE EL BUQUE ATRAQUE EN UNA TERMINAL DE CONTENEDORES EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN O AUTORIZACIÓN.	En función de la proporción de contenedores en régimen de tránsito marítimo (t), respecto del total de tráfico de contenedores en la terminal o en el conjunto de terminales de un determinado puerto, registrado en el último ejercicio anterior al año en que se acuerda el Plan de Empresa	0 < t < 25%	40%
			25% < t < 50%	50%
			t > 50%	60%

²⁷ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 245.2

²⁸ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 245.3

²⁹ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 245.4

- 5) Para tener en cuenta la condición de insularidad, especial aislamiento o ultraperifericidad de las Islas Canarias³⁰.

	ACTIVIDAD / SERVICIO	REQUISITOS	BONIFICACIÓN
TASA BUQUE	PARA TODOS AQUELLOS SERVICIOS MARÍTIMOS QUE UNAN LOS PUERTOS DEL ARCHIPIÉLAGO CANARIO Y BALEAR, ASÍ COMO LOS PUERTOS DE CEUTA Y MELILLA, CON OTROS PUERTOS, SALVO LOS SITUADOS EN EL MISMO ARCHIPIÉLAGO.	Únicamente podrá tomarse en consideración cuando sea de aplicación la cuantía básica S, no siendo esta bonificación compatible con el coeficiente reductor de la tasa del buque del artículo 197.1.h). No obstante, para buques tipo ro-ro puro, ro-pax, con-ro y ferry, los valores adoptados para esta bonificación no podrán dar lugar a que la tasa del buque sea mayor que la correspondiente a la aplicación del citado artículo.	Hasta 40%

³⁰ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 245.5

Tabla 18

Coeficientes Aplicables al atraque o fondeo en la Zona I o interior de las aguas portuarias.³¹

		CONCEPTO	DESCRIPCIÓN	COEFICIENTE		
a)	ATRAQUE NO OTORGADO EN CONCESIÓN O AUTORIZACIÓN		Buques atracados de costado a muelles o pantalanes	1,00		
			Buques atracados de punta a muelles o pantalanes.	0,80		
			Buques abarloados a otros buques.			
			Buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la consideración de atraques.			
			Buques fondeados			
b)	ATRAQUE OTORGADO EN CONCESIÓN O AUTORIZACIÓN			Con una superficie de agua suficiente para la permanencia en condiciones de seguridad	Sin una superficie de agua suficiente para la permanencia en condiciones de seguridad	
			Buques atracados de costado a muelles o pantalanes	0,60	0,70	
			Buques atracados de punta a muelles o pantalanes.	0,50		0,60
			Buques abarloados a otros buques.			
			Buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la consideración de atraques.			
	Buques fondeados					

³¹ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 197

c)	ATRAQUE O FONDEO EN PUERTOS EN RÉGIMEN CONCESIONAL	-	0,30	
d)	ATRAQUE O FONDEO EN ZONA I ÚNICAMENTE PARA AVITUALLARSE, APROVISIONARSE O REPARACIÓN	Estancia < 48 Hrs	0,25 x coeficiente a), b) o c)	
		Estancia > 48 Hrs	coeficiente a), b) o c)	
e)	ESTANCIA Y UTILIZACIÓN PROLONGADA (>7 DÍAS) DE LAS INSTALACIONES DE ATRAQUE Y FONDEO DE LA ZONA I (Siempre Cuantía Básica B)	Excepción en la aplicación de los coeficientes a) y d).* ** ***	Buques de tráfico interior de mercancías y pasajeros exclusivamente en la zona de servicio del puerto, o en aguas marítimas interiores tales como rías o bahías	4,00
			Buques destinados al dragado y al avituallamiento	4,67 (Desde el primer día en Zona I)
			Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace, fuera de un astillero	1,33
			Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace en astillero	0,50
			Buques pesqueros, cuando estén en paro biológico, o cuando alguna de sus especies objetivo estén en veda, o cuando carezcan de licencia o de permiso temporal de pesca o tengan asignada una cuota anual de pesca, incluso después de haber agotado completamente dicho cupo anual	0,45
			Buques en depósito judicial	1,00
			Buques inactivos, incluso pesqueros y artefactos flotantes.	4,67
			Buques destinados a la prestación de los servicios de remolque, amarre, practicaje y a otros servicios portuarios	2,33 (Desde el primer día en Zona I)
			Otros buques cuya estancia sea superior a un mes, a partir de que finalice el mismo	4,67

* Atraque otorgado en concesión o autorización **CON** una superficie de agua suficiente para la permanencia en condiciones de seguridad **0,60** (todos los tipos de atraque)

** Atraque otorgado en concesión o autorización **SIN** una superficie de agua suficiente para la permanencia en condiciones de seguridad **0,70** (todos los tipos de atraque)

*** Atraque o fondeo en puertos en régimen concesional **0,30**

f)	SIN UTILIZACIÓN DE PUESTO DE ATRAQUE O FONDEO <i>(Siempre Cuantía Básica B)</i>	Acceso o partida de los buques hasta o desde dique seco o flotante, grada o instalación de varada, o por acceso sin utilización de puesto de atraque o fondeo	2,00 x coeficiente
----	--	---	---------------------------

g)	CRUCERO TURÍSTICO* <i>(Siempre Cuantía Básica B)</i>	General	0,70
		Escala en un puerto considerado como puerto base	0,56
		Cuando los cruceros pertenezcan a una misma compañía, siempre que en conjunto realicen al menos 12 escalas en un año como puerto base u 8 escalas si el tráfico es manifiestamente estacional, entendiéndose por este tipo de tráfico, aquellas escalas anuales que se concentran en un trimestre.	0,50

* Estos coeficientes son compatibles con los coeficientes a), b) y c)

h)	BUQUES RO-RO; RO-PAX; CON-RO Y FERRY*	General	0,90
		Servicio marítimo regular	0,60

* Estos coeficientes son compatibles con los coeficientes a), b) y c)

i)	BUQUES SERVICIOS MARÍTIMOS INTERINSULARES EN UN MISMO ARCHIPÉLAGO*	Conforme al Reglamento Comunitario (CEE) 4055/86, en orden a potenciar la cohesión de los territorios insulares que conforman un archipiélago y evitar los efectos que para estos territorios suponen los costes adicionales de la doble insularidad.	0,25
----	--	---	-------------

* Este coeficiente es compatible con los coeficientes a), b) y c)

j)	BUQUES MEDIOAMBIENTALMENTE EFICIENTES*	Buques que utilicen combustibles alternativos para su propulsión en alta mar y buques que durante su estancia en puerto utilicen combustibles alternativos o electricidad suministrada, desde muelle o bien por baterías instaladas a bordo, para la alimentación de sus motores auxiliares	0,50
----	--	---	-------------

* Este coeficiente es compatible con los anteriores coeficientes

Tabla 19

Coeficientes Aplicables al fondeo de los buques en la Zona II o exterior de las aguas portuarias.³²

a)	FONDEO EN AGUAS NO OTORGADAS EN CONCESIÓN*	General	0,80
		Buques en reparación por personal ajeno a la tripulación del mismo	0,48
		Buques destinados al avituallamiento y aprovisionamiento	0,50
		Buques cuyo combustible sea el gas licuado	0,50
b)	FONDEO EN AGUAS OTORGADAS EN CONCESIÓN*	General	0,40
		Buques en reparación por personal ajeno a la tripulación del mismo	0,24
		Buques destinados al avituallamiento y aprovisionamiento	0,50
		Buques cuyo combustible sea el gas licuado	0,50

* Esta tasa se devengará desde el 4º día de estancia, salvo que con anterioridad se hayan realizado otro tipo de operaciones comerciales, en cuyo caso será a partir del día de inicio de dichas operaciones.

³² Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 199

4.2. TASA DE MERCANCÍA (T-3).³³

El hecho imponible de esta tasa consiste en:

a) La utilización, por parte de las mercancías, así como de sus elementos de transporte:

- De las instalaciones de atraque.
- De las zonas de manipulación asociados a la carga y descarga del buque.
- De los accesos y vías de circulación terrestres viarios y ferroviarios.
- De otras instalaciones portuarias, como, por ejemplo, la estancia en las áreas de la zona de servicio habilitadas como zonas de tránsito por la Autoridad Portuaria. El tiempo máximo en estas zonas será:

4 Horas	Operaciones de entrada o de salida marítima
	Operaciones de tránsito marítimo
	Operaciones de tráfico interior
	Operaciones de tránsito terrestre
48 Horas	Restantes casos

b) La prestación de los servicios comunes, cuya titularidad corresponde a la Autoridad Portuaria, y de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, como, por ejemplo:

- El servicio de control del tráfico, tanto marítimo como terrestre.
- El servicio de señalización.
- El servicio de policía.
- El servicio de limpieza.

El devengo de la tasa de mercancía se producirá cuando la mercancía inicie su paso por la zona de servicio del puerto, siendo los sujetos pasivos de esta tasa los siguientes:

³³ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Arts. 211-217

MERCANCÍAS Y SUS ELEMENTOS DE TRANSPORTE DE ENTRADA O SALIDA MARÍTIMA, O QUE SE TRANSBORDEN O SE ENCUENTREN EN RÉGIMEN DE TRÁNSITO MARÍTIMO.	PRINCIPALES. (Carácter solidario)	Naviero
		Propietario de la mercancía
		Capitán del buque
	SUSTITUTOS (Carácter solidario)	Consignatario del buque
		Consignatario, transitario u operador logístico de la mercancía
		Concesionario o autorizado de terminales e instalaciones de manipulación de mercancías
MERCANCÍAS Y SUS ELEMENTOS DE TRANSPORTE QUE EFECTÚEN TRÁNSITO TERRESTRE O QUE ACCEDAN O SALGAN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO SIN UTILIZAR LA VÍA MARÍTIMA	PRINCIPALES.	Propietario de la mercancía
		Transitario u operador logístico de la mercancía
	SUSTITUTOS (Carácter solidario)	Concesionario o autorizado que expida o reciba la mercancía

Respecto al cálculo de la cuota íntegra de esta tasa, la misma se calculará de distinto modo dependiendo de si nos encontramos ante instalaciones y terminales marítimas de mercancías, en régimen de concesión/autorización o no, o en otros supuestos.

En el caso de instalaciones y terminales marítimas de mercancías que **NO** se encuentren en régimen de concesión/autorización, la cuota íntegra se calculará de la siguiente forma:

a) Mercancías y elementos de transporte en operaciones exclusivamente de entrada o salida marítima.

		FÓRMULA	CET (Coeficiente Elementos Transporte)	
RÉGIMEN DE ESTIMACIÓN SIMPLIFICADA (Vehículos que se transporten como mercancías y para las mercancías transportadas en los elementos de transporte.)	CET x CB (M) x CC	Contenedor <= 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 6,10 metros)	10,00	
		Vehículo rígido, con caja o plataforma, de hasta 6,10 metros	10,00	
		Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte mayor de 6,10 metros)	15,00	
		Semirremolque y remolque	15,00	
		Vehículo rígido con caja o plataforma mayor de 6,10 metros	15,00	
		Vehículo articulado con caja o plataforma de hasta 16,50 metros de longitud total	15,00	
		Vehículo rígido con remolque (tren de carretera)	25,00	
		Vehículos que se transporten como mercancías:	Vehículos hasta 2.500 kg	0,50
			Vehículos eléctricos (FCEV, BEV o PHEV) hasta 3.500 kg	
			Vehículos desde 2.500 kg	2,00
Vehículos eléctricos (BEV o PHEV) desde 3.500 kg				

RÉGIMEN POR GRUPOS DE MERCANCÍAS	FÓRMULA	CGM (Coeficiente Grupo Mercancías)	
	CB (M) x CC x CGM (Mercancías)	Grupo 1	0,16
		Grupo 2	0,27
		Grupo 3	0,43
		Grupo 4	0,72
		Grupo 5	1,00
	FÓRMULA	CTT (Coeficiente Transporte Tipo cargado o descargado)	
	CB (M) x CC x CTT (Elementos de transporte)	Contenedor ≤ 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 6,10 metros) (por unidad)	0,90
		Vehículo rígido, con caja o plataforma, de hasta 6,10 metros (por unidad)	0,90
		Plataforma de hasta 6,10 metros (por unidad)	0,90
		Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte mayor de 6,10 metros) (por unidad)	1,80
		Semirremolque y remolque (por unidad)	1,80
		Vehículo rígido, con caja o plataforma, mayor de 6,10 metros (por unidad)	1,80
		Vehículo articulado con caja o plataforma de hasta 16,50 metros de longitud total (por unidad)	1,80
		Plataforma de más de 6,10 metros (por unidad)	1,80
Cabezas tractoras (por unidad)		0,60	
Vehículo rígido con remolque (tren de carretera) (por unidad)		2,90	
Otros no incluidos en los conceptos anteriores (por tonelada)	0,50		

CB (M): CUOTA BÁSICA (M) **CC:** COEFICIENTE CORRECTOR TASA MERCANCÍA

b) Mercancías y elementos de transporte en operaciones de tránsito marítimo.

Se calculará con arreglo a lo establecido en la letra a), considerando que las operaciones de tránsito equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.

c) Mercancías y elementos de transporte en operaciones de transbordo.

BUQUE ATRACADO	50% de la cuota prevista en la letra a).
BUQUE ABARLOADO A OTRO ATRACADO; ABARLOADO O FONDEADO	30% de la cuota prevista en la letra a).

Las operaciones de transbordo se considerarán una operación de desembarque.

d) Mercancías y elementos de transporte en operaciones de tráfico interior marítimo dentro de la zona de servicio de un puerto o en aguas interiores marítimas.

Se calculará con arreglo a lo establecido en la letra a), liquidándose una única vez, en la operación de embarque o desembarque.

e) Mercancías y elementos de transporte en operaciones de tránsito terrestre.

Se aplicará el 50% de la cuota prevista en la letra a) para la mercancía y los elementos de transporte que entren en la zona de servicio del puerto.

Por su parte, en las instalaciones y terminales marítimas de mercancías en régimen de concesión/autorización, la cuota íntegra se calculará de la siguiente forma:

ATRAQUE OTORGADO EN CONCESIÓN O AUTORIZACIÓN	Operaciones de entrada o salida marítima	50% de la cuota prevista en la letra a) del art. 214
	Operaciones de tránsito marítimo	25% de la cuota prevista en la letra b) del art. 214
	Operaciones de transbordo	20% de la cuota prevista en la letra c) del art. 214
	Operaciones de tráfico interior marítimo	50% de la cuota prevista en la letra d) del art. 214
ATRAQUE NO OTORGADO EN CONCESIÓN O AUTORIZACIÓN	80% de la cuota que corresponda, en función de la operación del art. 214 que se desarrolle.	
OPERACIONES DE TRÁNSITO TERRESTRE	40% de la cuota prevista en la letra e) del art. 214, siempre que la instalación de destino de las mercancías y elementos de transporte esté otorgada en concesión o autorización.	

Por último, para el caso en que no nos encontremos ante unas instalaciones o terminales marítimas de mercancías, la cuota íntegra se calculará aplicando a la cantidad obtenida conforme a los artículos anteriores, los siguientes coeficientes:

A las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo	0,25
A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga transportadas en buques pertenecientes a un servicio de transporte marítimo de corta distancia de carácter regular.	0,80
A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga transportadas en buques que realizan la carga o descarga de mercancías por rodadura, tal y como los de tipo ro-ro, ro-pax, con-ro y ferry.	0,60
A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga transportadas en buques pertenecientes a servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago	0,20
A las mercancías y sus elementos de transporte, de entrada o salida marítima, que salgan o entren de la zona de servicio del puerto por transporte ferroviario.	0,50

Por lo que se refiere a las **bonificaciones** de la tasa de buque, el TRLPEMM contempla las siguientes:

- 1) Para incentivar la captación, la fidelización y el crecimiento de los tráficos y de los servicios marítimos³⁴.

	ACTIVIDAD / SERVICIO	REQUISITOS	BONIFICACIÓN
TASA MERCANCÍA	TRÁFICOS REGULARES DE PASAJE O CARGA RODADA	Ser calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos para cada Autoridad Portuaria.	Hasta 40%

- 2) Para potenciar y consolidar el papel de España como plataforma logística internacional³⁵.

	ACTIVIDAD / SERVICIO	REQUISITOS	PROPORCIÓN DE TRÁNSITO MARÍTIMO (t)	BONIFICACIÓN
TASA MERCANCÍA	MERCANCÍAS DE ENTRADA O SALIDA MARÍTIMA O EN TRÁNSITO MARÍTIMO EN UNA TERMINAL DE CONTENEDORES EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN O AUTORIZACIÓN.	En función de la proporción de contenedores en régimen de tránsito marítimo (t), respecto del total de tráfico de contenedores en la terminal o en el conjunto de terminales de un determinado puerto, registrado en el último ejercicio anterior al año en que se acuerda el Plan de Empresa	0 < t < 25%	40%
			25% < t < 50%	50%
			t > 50%	60%

³⁴ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 245.3

³⁵ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 245.4

3) Para tener en cuenta la condición de insularidad, especial aislamiento o ultraperifericidad de las Islas Canarias³⁶.

	ACTIVIDAD / SERVICIO	REQUISITOS	BONIFICACIÓN
TASA MERCANCÍA	PARA TODOS AQUELLOS SERVICIOS MARÍTIMOS QUE UNAN LOS PUERTOS DEL ARCHIPIÉLAGO CANARIO Y BALEAR, ASÍ COMO LOS PUERTOS DE CEUTA Y MELILLA, CON OTROS PUERTOS, SALVO LOS SITUADOS EN EL MISMO ARCHIPIÉLAGO.	Únicamente podrá tomarse en consideración en los supuestos de mercancía en régimen de entrada o salida marítima, no siendo compatible con los coeficientes reductores de la tasa de la mercancía de la letra b) del artículo 216. No obstante, los valores adoptados para esta bonificación no podrán dar lugar a que la tasa a la mercancía sea mayor que la correspondiente a la aplicación de la citada letra.	Hasta 40%

³⁶ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 245.5

5. TARIFAS POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS.³⁷

Por servicios portuarios se entienden aquellas actividades que se desarrollaran en el ámbito territorial de las Autoridades Portuarias y son necesarias para la explotación de los puertos, en orden a poder realizar las operaciones asociadas con el tráfico marítimo en condiciones de:

- *Seguridad.*
- *Eficiencia.*
- *Regularidad.*
- *Continuidad.*
- *No Discriminación.*

Dentro de los servicios portuarios, podemos diferenciar 4 categorías:

1) Servicios técnico-náuticos.

Estarán a su vez compuestos por:

a) Servicio de practicaje³⁸.

Se entiende por practicaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques que se presta a bordo de éstos, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de la zona portuaria.

Su objetivo es el de garantizar la seguridad de la vida humana, la nave y las instalaciones portuarias, previniendo daños al medio ambiente, y siempre bajo los términos que establece la ley.

³⁷ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 108-125

³⁸ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 126

El servicio de practicaje es obligatorio para buques mayores de 500 GT y en otros casos cuando así lo determine la Administración Marítima³⁹.

Sin embargo, la Administración Marítima podrá establecer exenciones a este servicio en virtud de, entre otros, la experiencia del capitán en un determinado puerto, las características del buque o la naturaleza de la carga.

b) Servicio de remolque portuario⁴⁰.

Se entiende por servicio de remolque portuario aquél cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a la maniobra de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones de su capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores.

Las Prescripciones Particulares del servicio contendrán las características técnicas exigibles a los remolcadores y los medios que deban incorporar para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción de incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

c) Servicio de amarre y desamarre⁴¹.

El servicio de amarre será el consistente en recoger las amarras de un buque, llevarlas y fijarlas a los elementos dispuestos en los muelles o atraques para este fin, con el objetivo de fijar el buque con seguridad en el sector de amarre designado por la Autoridad Portuaria.

³⁹ Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento general de Practicaje, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Art. 8

⁴⁰ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 127

⁴¹ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 128

Estas operaciones se llevarán a cabo siguiendo las instrucciones del capitán del buque, y en el orden y con la disposición conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque.

Se entiende por servicio de desamarre aquel cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de fijación a los que está amarrado siguiendo la secuencia e instrucciones del capitán y sin afectar a las condiciones de amarre de los barcos contiguos.

2) Servicio al pasaje.

Incluye el embarque y desembarque de pasajeros, la carga y descarga de equipajes, y la de vehículos en régimen de pasaje.

3) Servicio de recepción de desechos generados por buques.

Incluye la recepción de los desechos y residuos producidos por el buque y su carga regulados por los anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL 73/78, según lo establecido en el artículo 132 de la TRLPEMM.

Las empresas que deseen prestar este servicio en un puerto deberán:

- Obtener la licencia de la correspondiente Autoridad Portuaria.
- Obtener la autorización del órgano medioambiental competente.
- Comprometerse al tratamiento o eliminación de los residuos generados por los buques.

Hagan o no uso del servicio de recepción de desechos, a fin de reducir los vertidos de desechos al mar por parte de los buques, las Autoridades Portuarias cobrarán una tarifa fija a los buques que atraquen.

El buque abonará a la Autoridad Portuaria dicha tarifa, siendo ésta última quien se encargará de satisfacer a la empresa prestadora del servicio los volúmenes realmente descargados.

Para el supuesto en que el precio recaudado fuera mayor del que le correspondería percibir a la empresa prestadora del servicio, la Autoridad Portuaria quedará obligada a destinar dicha ganancia a la mejora efectiva del servicio.

El importe de esta tarifa dependerá del GT del buque, teniendo un recargo del 25% si la descarga se realizara por medios marinos o tuviera lugar en la zona II del puerto.

Así pues, la tarifa fija a aplicar a un buque en cada escala de un puerto será la resultante del producto de la cuantía básica (R1), cuyo importe será de 80 €, por los siguientes coeficientes, en función de las unidades de arqueo bruto del buque (GT):

- a) Buques entre 0 y 2.500 GT: **1,50**
- b) Buques entre 2.501 y 25.000 GT: **6 x 0,0001 x GT**
- c) Buques entre 25.001 y 100.000 GT: **(1,2 x 0,0001 x GT) + 12**
- d) Buques de más de 100.000 GT: **24,00**

Por último, en relación con las bonificaciones a esta tarifa, el TRLPEMM señala las siguientes:

	REQUISITOS	BONIFICACIÓN
TARIFA RECOGIDA DESECHOS	Cuando el buque disponga de un certificado de la Administración Marítima en el que se haga constar que, por la gestión medioambiental del buque, por su diseño, equipos disponibles o condiciones de explotación, se generan cantidades reducidas de los desechos correspondientes	20%
	Cuando el buque que en una escala no efectúe descarga de desechos del anexo I acredite ante la Autoridad Portuaria, mediante un certificado expedido por la Administración Marítima, la entrega de los desechos de dicho anexo, así como el pago de las tarifas correspondientes, en el último puerto donde haya efectuado escala, siempre que se garantice la recogida de todos los desechos de este tipo en dicho puerto, que no se haya superado la capacidad de almacenamiento del mismo desde la escala anterior y que tampoco se vaya a superar hasta la próxima escala	50%

4) Servicio de manipulación de mercancías.

Se consideran integradas en este servicio portuario las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre buques, o entre éstos y tierra u otros medios de transporte.

Para tener la consideración de actividades incluidas en este servicio, deberán realizarse íntegramente dentro de la zona de servicio del puerto y, guardar conexión directa e inmediata con una concreta operación de carga, descarga o trasbordo de un buque determinado.

La prestación de los servicios portuarios se llevará a cabo por la iniciativa privada, rigiéndose por el principio de libre competencia, requiriéndose una licencia otorgada por la Autoridad Portuaria.

Dicha licencia sólo puede otorgarse previa aprobación del correspondiente Pliego de Prescripciones Particulares del servicio correspondiente, pudiendo ser titulares de la misma las personas físicas o jurídicas.

En consecuencia, la licencia deberá incluir, al menos:

- a) Identificación de la persona física o jurídica titular de la licencia y la sede de la empresa.
- b) Clase de licencia otorgada, general o específica, y objeto de la misma.
- c) Ámbito geográfico al que se extiende la prestación del servicio.
- d) Obligaciones de servicio público que procedan.
- e) Medios materiales mínimos y sus características.
- f) Medios humanos mínimos y su cualificación.
- g) Requisitos de seguridad para la prestación del servicio.
- h) Obligaciones de protección del medio ambiente.

- i) Condiciones de prestación del servicio y, en su caso, de las instalaciones y equipamiento asociados al mismo, incluyendo niveles mínimos de rendimiento y de calidad del servicio.
- j) Estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de revisión, si procede.
- k) Plazo de vigencia.
- l) Garantías.
- m) Tasas portuarias.
- n) En las licencias de los servicios de recepción de desechos generados por buques, las tarifas que las Autoridades Portuarias abonarán al titular de la licencia por los volúmenes efectivamente descargados de cada tipo de desecho y residuo.
- o) Compensación económica, en el caso de licencias de autoprestación e integración de servicios.

Por lo que se refiere al plazo máximo de vigencia de estas licencias, será el siguiente:

- a) Servicio de practicaaje: **10 años.**
- b) Servicio de Amarre y desamarre: **6 años.**
- c) Servicio de Remolque portuario: **10 años.**
- d) Servicios al pasaje y de manipulación de mercancías:
 - Sin inversión significativa: **6 años.**
 - Con inversión significativa en equipos y material móvil:
 - ◆ Concesión/autorización con Atraque: **20 años.**
 - ◆ Concesión/autorización sin Atraque: **15 años.**
 - ◆ En otro caso: **10 años.**
 - Con inversión significativa en obras e instalaciones fijas que tengan incidencia en la prestación del servicio:

- ◆ Infraestructuras portuarias de abrigo, esclusas, obras de atraque, accesos marítimos o terrestres, obras de relleno o de consolidación y mejora de terrenos en grandes superficies: **50 años.**
- ◆ En otro caso: **30 años.**

e) Servicio de recepción de desechos generados por buques:

- Sin inversión significativa: **6 años.**
- Con inversión significativa: **12 años.**

Respecto de las tarifas que los prestadores percibirán por la realización de los servicios, éstos quedarán sometidos a la estructura tarifaria y tarifas máximas, así como los criterios para su actualización, revisión y, en su caso, fijación, que establezcan las distintas Autoridades Portuarias.

Así, la estructura tarifaria deberá incluir:

- Los criterios de actualización y de revisión en función del volumen global de la demanda.
- La estructura de costes.
- Cuando proceda, otras circunstancias relacionadas con las características del servicio.

No serán admisibles sobrecostes o costes diferenciados para los usuarios en función del día u hora en que tiene lugar la prestación.

6. COEFICIENTES CORRECTORES⁴².

En orden a valorar la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria, esto es, la proporción que cada factor o servicio productivo representa en el coste total, y así garantizar el principio de autosuficiencia económico-financiera, fomentando una situación de competencia igualitaria entre puertos, cada Autoridad Portuaria podrá proponer en el marco del Plan de Empresa anual tres coeficientes correctores que se aplicarán, respectivamente, a las cuantías básicas de:

- La tasa de buque (T-1).
- La tasa de pasaje (T-2).
- La tasa de mercancía (T-3).

Estos coeficientes deberán regirse por las siguientes precisiones:

- a) Los coeficientes correctores propuestos no podrán ser superiores a **1,30**.
- b) La diferencia entre los coeficientes correctores propuestos no podrá ser mayor que **0,30**.
- c) Si alguno de los coeficientes correctores propuestos fuera menor que la unidad, la rentabilidad media los ejercicios de los tres años anteriores a aquel en que se acuerde el Plan de Empresa deberá ser **POSITIVA**.
- d) Si alguno de los coeficientes correctores propuestos fuera mayor que la unidad, la rentabilidad media de los tres ejercicios inmediatamente anteriores al año en el que se acuerde el Plan de Empresa deberá ser **NO SUPERIOR** al objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario.
- e) Si alguno de los coeficientes correctores propuestos fuera menor que 0,70, la rentabilidad media de los tres ejercicios anteriores al año en el que se

⁴² Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 166

acuerde el Plan de Empresa deberá ser **NO INFERIOR** al objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario.

A los efectos de lo establecido en los tres últimos puntos, se entenderá por rentabilidad media:

$$\text{Rentabilidad Media} = \frac{\text{Media resultado ejercicios 3 años anteriores}}{\text{Media activos no corrientes netos medios ejercicios 3 años anteriores}}$$

Asimismo, en el caso del Servicio de recepción de desechos generados por buques, las Autoridades Portuarias podrán proponer en el marco del Plan de Empresa un coeficiente corrector común a las cuantías básicas R1 y R2, que no podrá ser inferior a 1,00 ni superior a 1,30, cuando la cantidad recaudada por la Autoridad Portuaria por estos conceptos en el ejercicio anterior hubiese sido inferior a la cantidad abonada a las empresas prestadoras del servicio en dicho ejercicio.

El coeficiente corrector propuesto tendrá como objeto alcanzar el equilibrio entre los ingresos y gastos de la Autoridad Portuaria asociados a la prestación del servicio, tomando en consideración la evolución de los tráficos prevista para el año en el que se aplique⁴³.

Será labor del Ministro de Fomento llevar a cabo los criterios generales que deben regir las propuestas de estos coeficientes correctores, teniendo en cuenta los siguientes principios:

- a) *Máxima contribución posible de cada puerto a la competitividad de su área de influencia económica.***
- b) *Autosuficiencia económica de cada Autoridad Portuaria.***
- c) *Garantía de la leal competencia interportuaria.***

⁴³ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE n. 253, de 20 de octubre de 2011) Art. 132.8

Cada Autoridad Portuaria realizará la propuesta de coeficientes correctores tomando en consideración:

- 1) *Las previsiones de evolución de sus tráficos.***
- 2) *El nivel de endeudamiento.***
- 3) *Sus necesidades de inversión.***
- 4) *Sus objetivos de gestión.***
- 5) *La rentabilidad anual objetivo.***
- 6) *El rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto medio.***

En el caso de que las Autoridades Portuarias no propongan ningún coeficiente corrector:

- Se entenderá que se mantienen los del ejercicio anterior, siempre y cuando se compruebe el cumplimiento de los límites anteriores.
- Éstos tendrán un valor igual a la unidad, en caso de que no se hayan aprobado anteriormente.

Los coeficientes correctores definitivos para cada Autoridad Portuaria se establecerán con carácter anual en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a estos efectos.

Coeficientes correctores de los principales puertos del arco mediterráneo español en 2021⁴⁴ y 2022⁴⁵ :

AUTORIDAD PORTUARIA	TASA DE BUQUE			TASA DE PASAJE			TASA DE MERCANCÍAS			TARIFA MARPOL		
	2021	2022	DIF	2021	2022	DIF	2021	2022	DIF	2021	2022	DIF
BAHÍA DE ALGECIRAS	0,90	1,00	0,10	0,90	1,00	0,10	0,90	1,00	0,10	1,00	1,00	0,00
BARCELONA	0,90	1,00	0,10	0,70	0,85	0,15	0,95	0,95	0,00	1,00	1,15	0,15
CARTAGENA	0,94	0,94	0,00	0,70	0,70	0,00	0,95	0,95	0,00	1,00	1,00	0,00
VALENCIA	0,90	0,90	0,00	1,00	1,00	0,00	1,20	1,20	0,00	1,00	1,00	0,00

⁴⁴ Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

⁴⁵ Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022.

PARTE II

7. CÁLCULO TASA DE OCUPACIÓN PARA UNA TERMINAL DE MERCANCÍAS.

a) Terreno = Superficie + Instalaciones → **100.000 m²**, donde:

- En el 50% (50.000 m²) se realizan actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte.
- En el 50% (50.000 m²) se realizan actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias (Almacenaje, etc.)

b) Lámina de Agua → **50.000 m²**

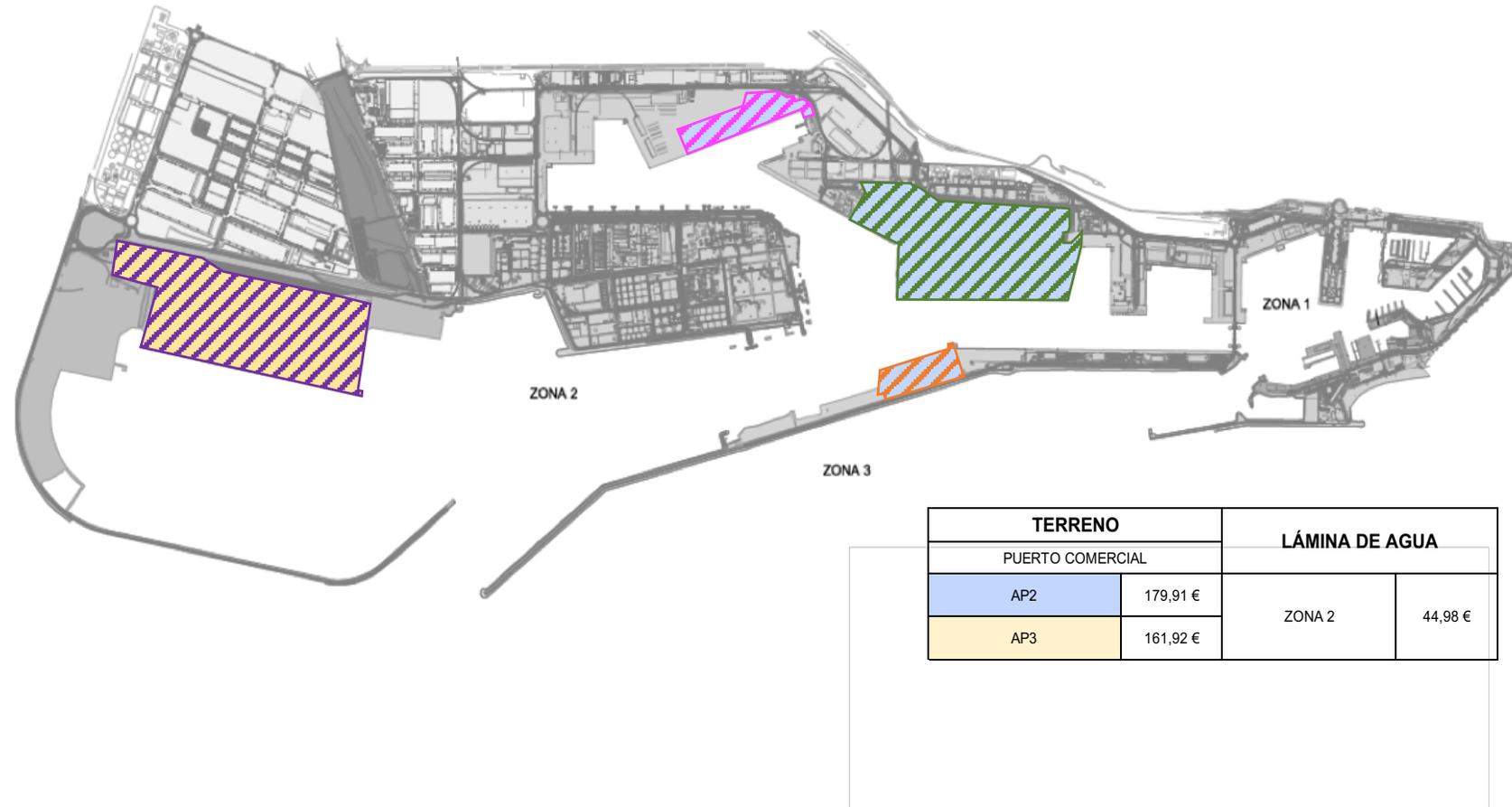
Tomaremos como valor del terreno y de la lámina de agua para cada puerto del AME, la media ponderada del €/m² de la zona comercial donde se ubican en la actualidad las terminales de contenedores y de las distintas zonas de agua interiores asociadas a dichas áreas del puerto, según la información que obra en sus paginas web correspondientes

c) **NO** ha existido revisión de la tasa de ocupación desde el otorgamiento de la concesión.

d) Bonificación del **35%** por la construcción de muelle en la terminal de contenedores.

e)
$$\text{Deuda tributaria} = (1) \times \frac{(2)}{365} \times (3)$$

7.1. PUERTO DE BARCELONA.^{46;47}



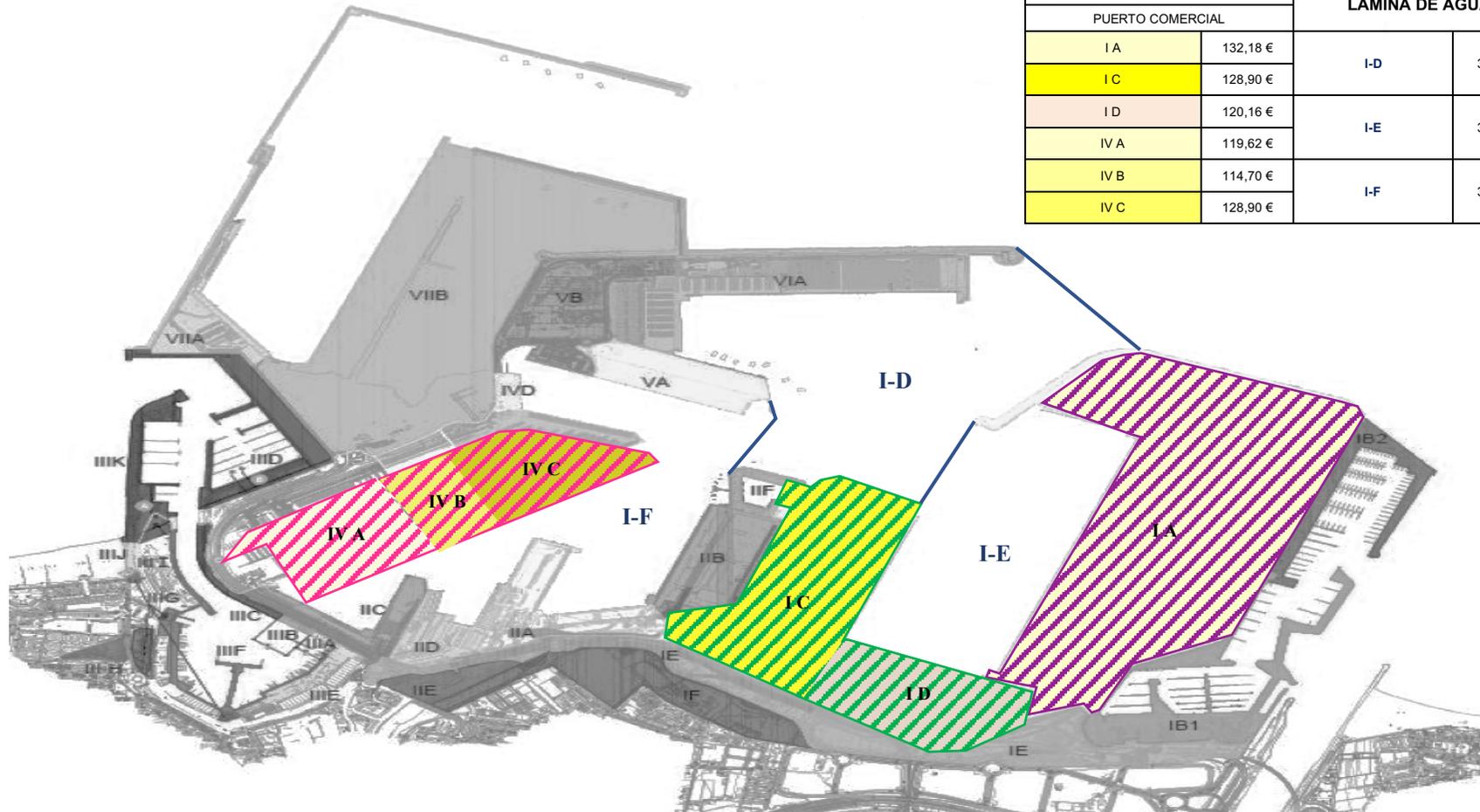
⁴⁶ Autoridad Portuaria de Barcelona, disponible en https://contentv5.portdebarcelona.cat/cntmng/guestDownload/direct/workspace/SpacesStore/5adb1840-8c8a-450c-ab88-1dcf06abc517/Ocupacio_tax_es.pdf (fecha de la última consulta; mayo de 2022)

⁴⁷ Autoridad Portuaria de Barcelona, disponible en <https://contentv5.portdebarcelona.cat/cntmng/gd/d/workspace/SpacesStore/6125083e-7f21-4c97-b2c0-813d2211cc40/Concessions.pdf> (fecha de la última consulta; mayo de 2022)

TERRENO	€/ M2	LÁMINA DE AGUA	€/ M2
	170,92 €		44,98 €

 Port de Barcelona Edificio Este, World Trade Center, Moll de Barcelona, s/n, 08039 Barcelona		TFM TERMINAL DE CONTENEDORES Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia					
				TASA DE OCUPACIÓN			
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE ART.175 (1)	DÍAS (2)	GRAVAMEN ART.176 (3)	DEUDA TRIBUTARIA	
1/1/22	31/12/22	OCUPACIÓN SUPERFICIE 50.000 m2 x 170,92 €/m2	8.546.000 €	365	5,50%	470.030 €	
1/1/22	31/12/22	OCUPACIÓN SUPERFICIE 50.000 m2 x 170,92 €/m2	8.546.000 €	365	6,50%	555.490 €	
1/1/22	31/12/22	OCUP. LÁMINA DE AGUA 50.000 m2 x 44,98 €/m2	2.249.000 €	365	5,50%	123.695 €	
CUOTA ÍNTEGRA						1.149.215,00 €	
BONIFICACIÓN						35,00%	-402.225,25 €
CUOTA LÍQUIDA						746.989,75 €	
TIPO						21,00%	156.867,85 €
DEUDA A INGRESAR						903.857,60 €	

7.2. PUERTO DE VALENCIA.^{48;49}



⁴⁸Autoridad Portuaria de Valencia, disponible en <https://www.valenciaport.com/autoridad-portuaria/infraestructuras/terminales-e-instalaciones/puerto-de-valencia/> (fecha de la última consulta; mayo de 2022)

⁴⁹ Orden FOM/523/2019, de 22 de abril, por la que se aprueba la valoración de terrenos y aguas de la zona de servicio del puerto de Valencia.

TERRENO	€/ M2	LÁMINA DE AGUA	€/ M2
	124,08 €		34,65 €



Autoridad Portuaria de Valencia
Avenida Muelle del Turia, S/N, 46024 Valencia

TFM TERMINAL DE CONTENEDORES

Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001
Valencia

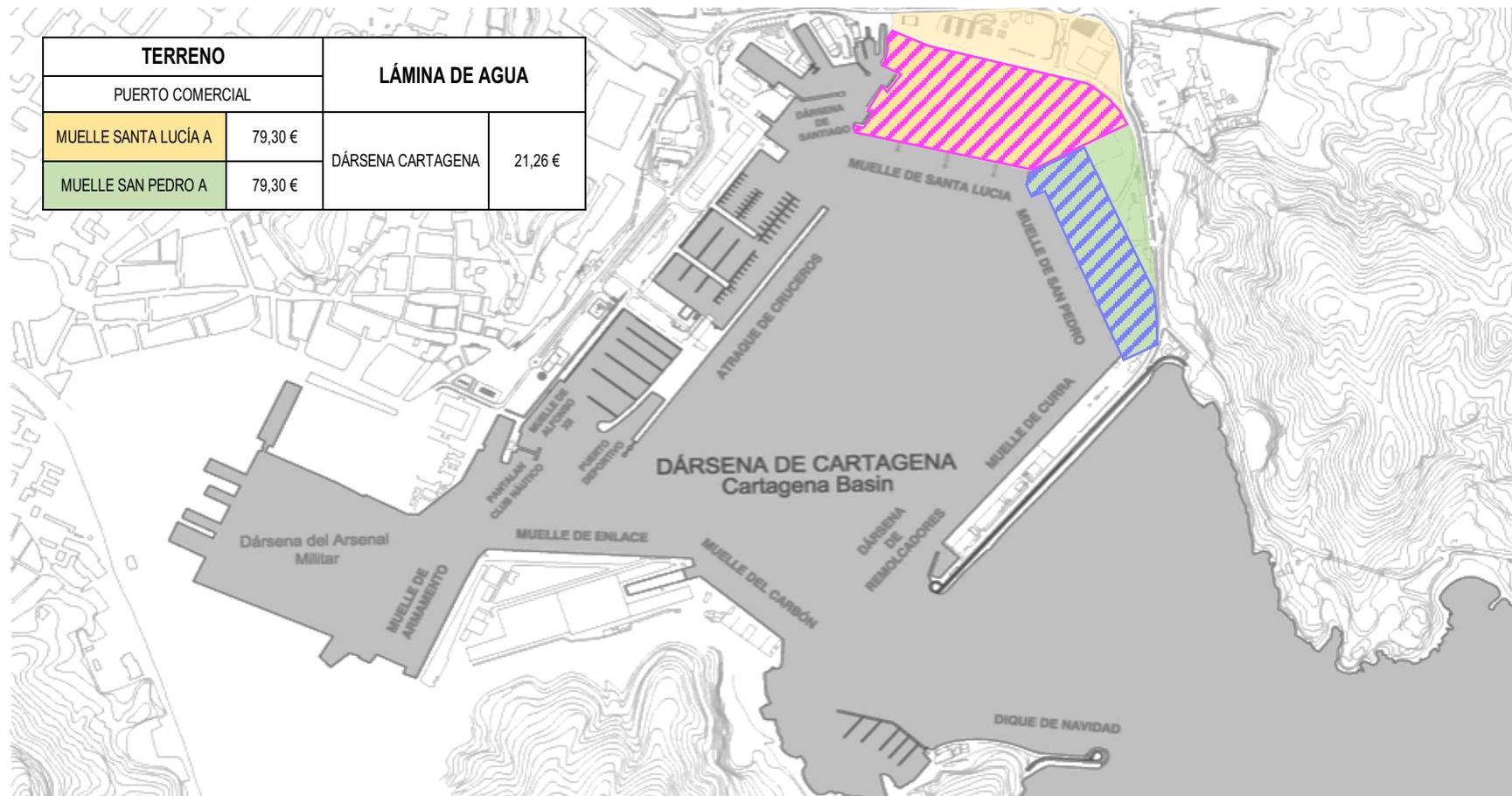
TASA DE OCUPACIÓN

INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE ART.175 (1)	DÍAS (2)	GRAVAMEN ART.176 (3)	DEUDA TRIBUTARIA
1/1/22	31/12/22	OCUPACIÓN SUPERFICIE 50.000 m2 x 124,08 €/m2	6.204.000 €	365	5,50%	341.220 €
1/1/22	31/12/22	OCUPACIÓN SUPERFICIE 50.000 m2 x 124,08 €/m2	6.204.000 €	365	6,50%	403.260 €
1/1/22	31/12/22	OCUP. LÁMINA DE AGUA 50.000 m2 x 34,65 €/m2	1.732.500 €	365	5,50%	95.288 €

CUOTA ÍNTEGRA		839.767,50 €
BONIFICACIÓN	35,00%	-293.918,63 €
CUOTA LÍQUIDA		545.848,88 €
TIPO	21,00%	114.628,26 €

DEUDA A INGRESAR	660.477,14 €
------------------	---------------------

7.3. PUERTO DE CARTAGENA.^{50;51}



⁵⁰ Autoridad Portuaria de Cartagena, disponible en <https://www.apc.es/webapc/puerto/condgenaccess/puertoydarsenas/darsenaCartagena/darsenacartagena-home> (fecha de la última consulta; mayo de 2022)

⁵¹ Orden FOM/1909/2014, de 3 de octubre, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de Cartagena.

TERRENO	€/ M2	LÁMINA DE AGUA	€/ M2
	79,30 €		21,26 €



Pl. Héroes de Cavite, s/n, 30201 Cartagena, Murcia

TFM TERMINAL DE CONTENEDORES
Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001
Valencia

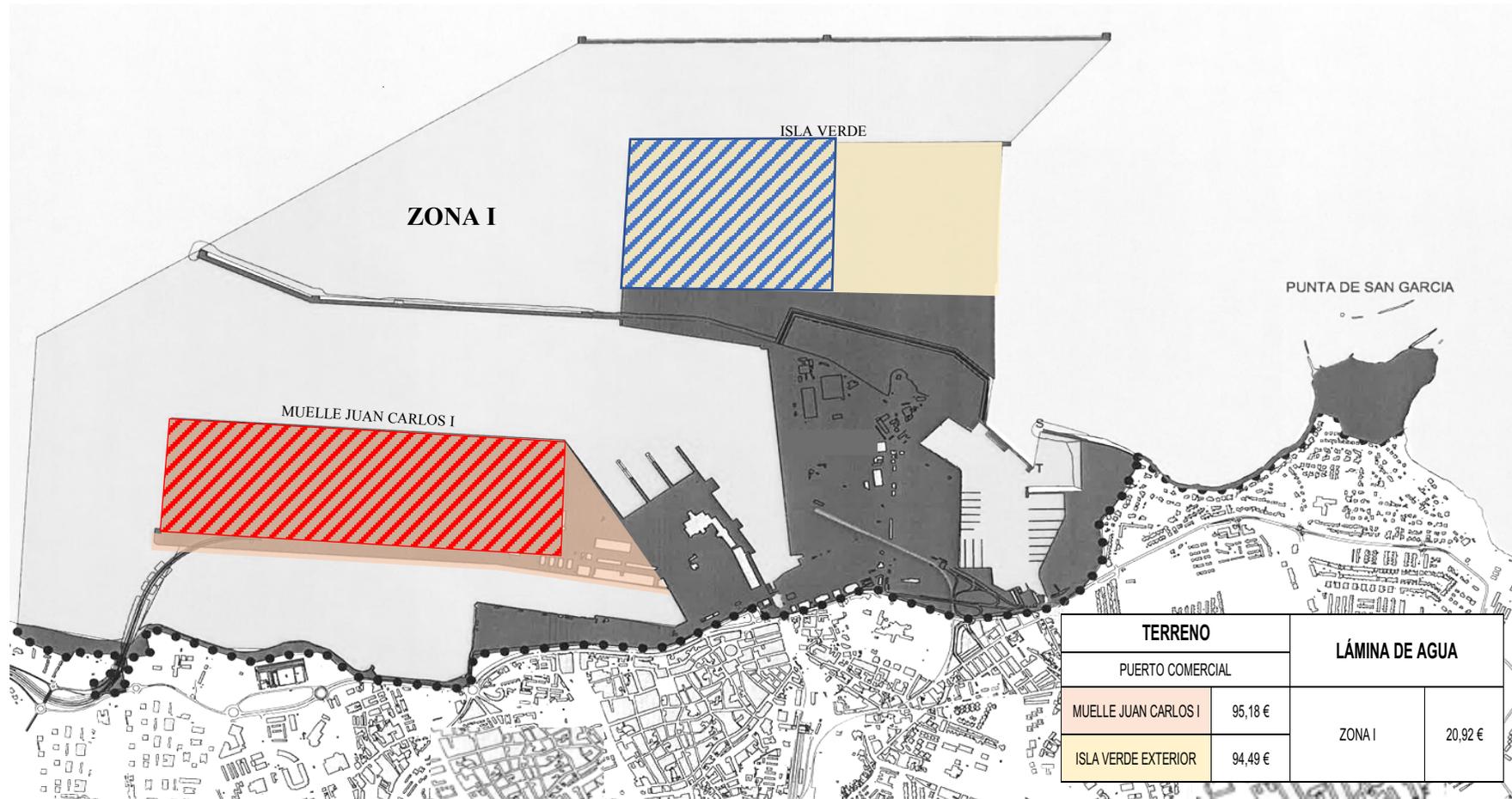
TASA DE OCUPACIÓN

INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE ART.175 (1)	DÍAS (2)	GRAVAMEN ART.176 (3)	DEUDA TRIBUTARIA
1/1/22	31/12/22	OCUPACIÓN SUPERFICIE 50.000 m2 x 79,30 €/m2	3.965.000 €	365	5,50%	218.075 €
1/1/22	31/12/22	OCUPACIÓN SUPERFICIE 50.000 m2 x 79,30 €/m2	3.965.000 €	365	6,50%	257.725 €
1/1/22	31/12/22	OCUP. LÁMINA DE AGUA 50.000 m2 x 21,26 €/m2	1.063.000 €	365	5,50%	58.465 €

CUOTA ÍNTEGRA		534.265,00 €
BONIFICACIÓN	35,00%	-186.992,75 €
CUOTA LÍQUIDA		347.272,25 €
TIPO	21,00%	72.927,17 €

DEUDA A INGRESAR	420.199,42 €
------------------	---------------------

7.4. PUERTO DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS.^{52;53}



⁵²Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, disponible en <https://www.apba.es/uploads/files/transparencia/delimitacion-espacios.pdf> (f. última consulta; mayo de 2022)

⁵³ Orden FOM/2283/2012, de 28 de septiembre, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio de los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.

TERRENO

€/ M2
94,84 €

LÁMINA DE AGUA

€/ M2
20,92 €



Avda. de la Hispanidad, 2 11207 Algeciras

TFM TERMINAL DE CONTENEDORES

Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001
Valencia

TASA DE OCUPACIÓN

INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE ART.175 (1)	DÍAS (2)	GRAVAMEN ART.176 (3)	DEUDA TRIBUTARIA
1/1/22	31/12/22	OCUPACIÓN SUPERFICIE 50.000 m2 x 94,84 €/m2	4.742.000 €	365	5,50%	260.810 €
1/1/22	31/12/22	OCUPACIÓN SUPERFICIE 50.000 m2 x 94,84 €/m2	4.742.000 €	365	6,50%	308.230 €
1/1/22	31/12/22	OCUP. LÁMINA DE AGUA 50.000 m2 x 20,92 €/m2	1.046.000 €	365	5,50%	57.530 €

CUOTA ÍNTEGRA **626.570,00 €**

BONIFICACIÓN **35,00%** **-219.299,50 €**

CUOTA LÍQUIDA **407.270,50 €**

TIPO **21,00%** **85.526,81 €**

DEUDA A INGRESAR	492.797,31 €
------------------	---------------------

8. CÁLCULO TASA DE ACTIVIDAD PARA UNA TERMINAL DE CONTENEDORES.

Para calcular esta tasa deberíamos contar con la documentación correspondiente a los pliegos que establecen las condiciones de las concesiones administrativas otorgadas por las distintas Autoridades Portuarias a las diversas terminales de contenedores que operan en cada uno de los puertos.

Ante la imposibilidad de obtener dicha documentación, dado que la información solicitada afecta a derechos e intereses de terceros, en este caso los concesionarios⁵⁴, en orden a poder llevar a cabo la comparativa entre los distintos puertos, realizaremos el cálculo conforme a los siguientes criterios:

- **2,5** millones de TEUS
- Cuota íntegra unitaria: **0,30 €/TEU**
- Gravamen: Estableceremos el mismo respecto al límite inferior del **20%** de la tasa de ocupación señalado en artículo 188.2.2.1 del TRLPEMM, calculando el mismo para que la cuota íntegra de la tasa de actividad resultante coincida con dicho valor.
- Bonificación del **15%** por adoptar mejores prácticas medioambientales.
- Consideramos que se ha cumplido con los límites de actividad mínima anual comprometidos en el título habilitante de la ocupación del dominio público.

⁵⁴ Resolución 656/2021 - Consejo Transparencia y Buen Gobierno

8.1 PUERTO DE BARCELONA.

20% CUOTA LÍQUIDA TASA OCUPACIÓN	GRAVAMEN
179.622,95 €	23,95%

 Port de Barcelona Edificio Este, World Trade Center, Moll de Barcelona, s/n, 08039 Barcelona		TFM TERMINAL DE CONTENEDORES Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia			
TASA DE ACTIVIDAD					
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE ART.187	GRAVAMEN ART.188	DEUDA TRIBUTARIA
1/1/22	31/12/22	VARIABLE MANIPULACIÓN CONTENEDORES 0,30 € x 2.500.000	750.000 €	23,95%	179.622,95 €
		CUOTA ÍNTEGRA			179.622,95 €
		BONIFICACIÓN	15,00%		-26.943,44 €
		CUOTA LÍQUIDA			152.679,50 €
		TIPO	21,00%		32.062,70 €
DEUDA A INGRESAR					184.742,20 €

8.2 PUERTO DE VALENCIA.

20% CUOTA LÍQUIDA TASA OCUPACIÓN	GRAVAMEN
139.394,78 €	18,59%

 valenciaport Autoridad Portuaria de Valencia Avenida Muelle del Turia, S/N, 46024 Valencia		TFM TERMINAL DE CONTENEDORES Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia			
		TASA DE ACTIVIDAD			
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE ART.187	GRAVAMEN ART.188	DEUDA TRIBUTARIA
1/1/22	31/12/22	VARIABLE MANIPULACIÓN CONTENEDORES 0,30 € x 2.500.000	750.000 €	18,59%	139.394,78 €
		CUOTA ÍNTEGRA			139.394,78 €
		BONIFICACIÓN		15,00%	-20.909,22 €
		CUOTA LÍQUIDA			118.485,56 €
		TIPO		21,00%	24.881,97 €
DEUDA A INGRESAR					143.367,53 €

8.3 PUERTO DE CARTAGENA.

20% CUOTA LÍQUIDA TASA OCUPACIÓN	GRAVAMEN
99.679,45 €	13,29%

 <p>Puerto de Cartagena Autoridad Portuaria de Cartagena Pl. Héroes de Cavite, s/n, 30201 Cartagena, Murcia</p>		<p>TFM TERMINAL DE CONTENEDORES</p> <p>Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia</p>			
TASA DE ACTIVIDAD					
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE ART.187	GRAVAMEN ART.188	DEUDA TRIBUTARIA
1/1/22	31/12/22	VARIABLE MANIPULACIÓN CONTENEDORES 0,30 € x 2.500.000	750.000 €	13,29%	99.679,45 €
			CUOTA INTEGRAL		99.679,45 €
			BONIFICACIÓN	15,00%	-14.951,92 €
			CUOTA LÍQUIDA		84.727,53 €
			TIPO	21,00%	17.792,78 €
DEUDA A INGRESAR					102.520,31 €

8.4 PUERTO DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS.

20% CUOTA LÍQUIDA TASA OCUPACIÓN	GRAVAMEN
111.679,10 €	14,90%

 <p>Puerto de Algeciras Avda. de la Hispanidad, 2 11207 Algeciras</p>		<p>TFM TERMINAL DE CONTENEDORES Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia</p>			
TASA DE ACTIVIDAD					
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE ART.187	GRAVAMEN ART.188	DEUDA TRIBUTARIA
1/1/22	31/12/22	VARIABLE MANIPULACIÓN CONTENEDORES 0,30 € x 2.500.000	750.000 €	14,89%	111.679,10 €
		CUOTA ÍNTEGRA			111.679,10 €
		BONIFICACIÓN		15,00%	-16.751,87 €
		CUOTA LÍQUIDA			94.927,24 €
		TIPO		21,00%	19.934,72 €
DEUDA A INGRESAR					114.861,95 €

9. CÁLCULO DE TASAS PARA UN BUQUE PORTACONTENEDORES.

- **Tasa de Utilización:**

- Tasa de Buque.

Para el cálculo de esta tasa tomaremos como referencia el buque portacontenedores “MSC Margrit”⁵⁵, siendo sus características las siguientes:

- ◆ Gross Tonnage: **142.740 GT**
- ◆ Eslora: **366,45 m**
- ◆ Manga: **48,26 m**
- ◆ Calado: **15,4 m**
- ◆ Capacidad: **13.100 TEU**

Asimismo, tendremos en cuenta los siguientes aspectos:

- ◆ Atraque en el interior de las aguas portuarias.
- ◆ Tiempo de estancia: **24 h (T = 15;** estancia máxima computable por escala/día)
- ◆ NO es Transporte marítimo de corta distancia (TMCD), por lo que se le aplicará la Cuantía Básica (B)
- ◆ Coeficiente Corrector correspondiente según Autoridad Portuaria.
- ◆ Coeficiente por escalas a 31/12/2022, escala **35** de un servicio marítimo general.
- ◆ Buque atracado de costado, en una concesión con atraque otorgado, donde existe una superficie de agua suficiente para la permanencia en condiciones de seguridad.

⁵⁵ Marine Traffic, disponible en https://www.marinetraffic.com/es/ais/details/ships/shipid:758633/mmsi:477307400/imo:9465318/vessel:MSC_MARGRIT

- ◆ Bonificación del **25%** para incentivar la captación, la fidelización y el crecimiento de los tráficos y de los servicios marítimos

- Tasa de Mercancía.
 - ◆ Atraque en terminal marítima de mercancías en régimen de concesión.
 - ◆ Mercancías en tránsito **1000** contenedores **20 ft** y **500** contenedores **40 ft**.
 - ◆ Bonificación del **40%** por potenciar y consolidar el papel de España como plataforma logística internacional, suponiendo un **15%** del total del tráfico de contenedores en la terminal.
 - ◆ NO tendremos en cuenta la prestación de los servicios comunes tales como, por ejemplo, el control del tráfico, policía, etc.

9.1. PUERTO DE BARCELONA.

Tasa de buque (TB)

**COEFICIENTE CORRECTOR
TASA DE BUQUE**

1,00

 Port de Barcelona Edificio Este, World Trade Center, Moll de Barcelona, s/n, 08039 Barcelona		TFM TERMINAL DE CONTENEDORES Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia		
TASA DE BUQUE				
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE ART.197*	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	MSC MARGRIT	10.919,61 €	10.919,61 €
			CUOTA ÍNTEGRA	10.919,61 €
			BONIFICACIÓN 25%	-2.729,90 €
		* GT/100 x TE1 x CB x CC x CA1 x CE	CUOTA LÍQUIDA	8.189,71 €
			TIPO 21%	1.719,84 €
DEUDA A INGRESAR				9.909,55 €

Tasa de mercancía (TM)

**COEFICIENTE CORRECTOR
TASA DE MERCANCÍA**

0,95

 Port de Barcelona Edificio Este, World Trade Center, Moll de Barcelona, s/n, 08039 Barcelona		TFM TERMINAL DE CONTENEDORES Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia		
TASA DE MERCANCÍA				
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE ART.215*	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	MERCANCIAS TRÁNSITO MSC MARGRIT	11.014,06 €	11.014,06 €
			CUOTA ÍNTEGRA	11.014,06 €
		* (CET x CB (M) x CC) x 25%	BONIFICACIÓN 40%	-4.405,63 €
			CUOTA LÍQUIDA	6.608,44 €
			TIPO 21%	1.387,77 €
DEUDA A INGRESAR				7.996,21 €

Total → TB + TM = 17.905,76 €

9.2. PUERTO DE VALENCIA.

Tasa de buque

**COEFICIENTE CORRECTOR
TASA DE BUQUE**

0,90

 valenciaport Autoridad Portuaria de Valencia Avenida Muelle del Turia, S/N, 46024 Valencia		TFM TERMINAL DE CONTENEDORES Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia		
TASA DE BUQUE				
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE ART.197*	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	MSC MARGRIT	9.828 €	9.827,65 €
			CUOTA ÍNTEGRA	9.827,65 €
			BONIFICACIÓN 25%	-2.456,91 €
		* GT/100 x TE1 x CB x CC x CA1 x CE	CUOTA LÍQUIDA	7.370,74 €
			TIPO 21%	1.547,85 €
DEUDA A INGRESAR				8.918,59 €

Tasa de mercancía

**COEFICIENTE CORRECTOR
TASA DE MERCANCÍA**

1,20

 valenciaport Autoridad Portuaria de Valencia Avenida Muelle del Turia, S/N, 46024 Valencia		TFM TERMINAL DE CONTENEDORES Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia		
TASA DE MERCANCÍA				
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE ART.215*	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	MERCANCIAS TRÁNSITO MSC MARGRIT	13.912,50 €	13.912,50 €
			CUOTA ÍNTEGRA	13.912,50 €
		* (CET x CB (M) x CC) x 25%	BONIFICACIÓN 40%	-5.565,00 €
			CUOTA LÍQUIDA	8.347,50 €
			TIPO 21%	1.752,98 €
DEUDA A INGRESAR				10.100,48 €

Total → TB + TM = 19.019,07 €

9.3. PUERTO DE CARTAGENA.

Tasa de buque

**COEFICIENTE CORRECTOR
TASA DE BUQUE**

0,94

 Puerto de Cartagena Autoridad Portuaria de Cartagena Pl. Héroes de Cavite, s/n, 30201 Cartagena, Murcia		TFM TERMINAL DE CONTENEDORES Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia		
TASA DE BUQUE				
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE ART.197*	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	MSC MARGRIT	10.264 €	10.264,43 €
			CUOTA ÍNTEGRA	10.264,43 €
			BONIFICACIÓN	25% -2.566,11 €
			CUOTA LÍQUIDA	7.698,33 €
			TIPO	21% 1.616,65 €
			* GT/100 x TE1 x CB x CC x CA1 x CE	
DEUDA A INGRESAR			9.314,97 €	

Tasa de mercancía

**COEFICIENTE CORRECTOR
TASA DE MERCANCÍA**

0,95

 Puerto de Cartagena Autoridad Portuaria de Cartagena Pl. Héroes de Cavite, s/n, 30201 Cartagena, Murcia		TFM TERMINAL DE CONTENEDORES Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia		
TASA DE MERCANCÍA				
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE ART.215*	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	MERCANCÍAS TRÁNSITO MSC MARGRIT	11.014,06 €	11.014,06 €
			CUOTA ÍNTEGRA	11.014,06 €
			BONIFICACIÓN	40% -4.405,63 €
			CUOTA LÍQUIDA	6.608,44 €
			TIPO	21% 1.387,77 €
			* (CET x CB (M) x CC) x 25%	
DEUDA A INGRESAR			7.996,21 €	

Total → TB + TM = 17.311,18 €

9.4. PUERTO DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS.

Tasa de buque

**COEFICIENTE CORRECTOR
TASA DE BUQUE**

1,00

 <p>Puerto de Algeciras Avda. de la Hispanidad, 2 11207 Algeciras</p>		<p>TFM TERMINAL DE CONTENEDORES Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia</p>		
TASA DE BUQUE				
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE ART.197*	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	MSC MARGRIT	10.919,61 €	10.919,61 €
			CUOTA ÍNTEGRA	10.919,61 €
			BONIFICACIÓN 25%	-2.729,90 €
		* GT/100 x TE1 x CB x CC x CA1 x CE	CUOTA LÍQUIDA	8.189,71 €
			TIPO 21%	1.719,84 €
DEUDA A INGRESAR				9.909,55 €

Tasa de mercancía

**COEFICIENTE CORRECTOR
TASA DE MERCANCÍA**

1,00

 <p>Puerto de Algeciras Avda. de la Hispanidad, 2 11207 Algeciras</p>		<p>TFM TERMINAL DE CONTENEDORES Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia</p>		
TASA DE MERCANCÍA				
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE ART.215*	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	MERCANCÍAS TRÁNSITO MSC MARGRIT	11.593,75 €	11.593,75 €
			CUOTA ÍNTEGRA	11.593,75 €
			BONIFICACIÓN 40%	-4.637,50 €
		* (CET x CB (M) x CC) x 25%	CUOTA LÍQUIDA	6.956,25 €
			TIPO 21%	1.460,81 €
DEUDA A INGRESAR				8.417,06 €

Total → TB + TM = 18.326,61 €

10. CÁLCULO DE TARIFAS PARA UN BUQUE PORTACONTENEDORES.

- **Tarifas Servicios técnico-náuticos:**

- Tarifa por servicio de Practicaje.

Consideraremos las tarifas vigentes para este servicio en las distintas Autoridades Portuarias analizadas.

Calcularemos el servicio para la entrada en puerto y para la salida del mismo.

- Tarifa por servicio de Amarre y Desamarre.

Consideraremos las tarifas vigentes para este servicio en las distintas Autoridades Portuarias analizadas.

Calcularemos el servicio para el amarre y para el desamarre.

- Tarifa por servicio de Remolque.

Consideraremos las tarifas vigentes para este servicio en las distintas Autoridades Portuarias analizadas.

Calcularemos el servicio para el remolque en la entrada y para el remolque en la salida.

10.1. PUERTO DE BARCELONA.

Tarifa por servicio de Practicaje⁵⁶. (TP)

TRAMO GT	TARIFA APLICADA EN EUROS: " T "
De 0 a 10.600:	T = 285,04
De 10.600 a 25.000:	T = (0,0178764*GT) + 95,55
De 25.000 a 100.000:	T = (0,0135574*GT) + 203,52
> 100.000:	T = (0,0023415*GT) + 1325,12

INICIO		FIN		CONCEPTO	B. IMPONIBLE	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	ENTRADA AL PUERTO "MSC MARGRIT"			1.659,35 €	1.659,35 €
31/12/22	31/12/22	SALIDA DEL PUERTO "MSC MARGRIT"			1.659,35 €	1.659,35 €
					CUOTA ÍNTEGRA	3.318,69 €
					CUOTA LÍQUIDA	3.318,69 €
					TIPO	21% 696,93 €
DEUDA A INGRESAR						4.015,62 €

Tarifa por servicio de Amarre/Desamarre⁵⁷. (TA/D)

GT del buque	Tarifa
De 0 a 7.000	97,08
De 7.001 a 120.000	0,01387009 x GT
> 120.000	1.664,41

INICIO		FIN		CONCEPTO	B. IMPONIBLE	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	AMARRE "MSC MARGRIT"			1.664,41 €	1.664,41 €
31/12/22	31/12/22	DESAMARRE "MSC MARGRIT"			1.664,41 €	1.664,41 €
					CUOTA ÍNTEGRA	3.328,82 €
					CUOTA LÍQUIDA	3.328,82 €
					TIPO	21% 699,05 €
DEUDA A INGRESAR						4.027,87 €

⁵⁶ Autoridad Portuaria de Barcelona, *Tarifas máximas del servicio portuario de practicaaje en el puerto de Barcelona aplicables a partir del 15 de marzo de 2021*

⁵⁷ Autoridad Portuaria de Barcelona, *Tarifas máximas del servicio portuario de amarre y desamarre en el puerto de Barcelona aplicables a partir del 03 de marzo de 2022*

Tarifa por servicio de Remolcaje⁵⁸. (TR)

GT < 70.000	0,0665 € x GT + 302,94 €
GT > 70.000	4.957,94 €

 Port de Barcelona Edificio Este, World Trade Center, Moll de Barcelona, s/n, 08039 Barcelona		TFM TERMINAL DE CONTENEDORES Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia		
TARIFA REMOLQUE				
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	ENTRADA AL PUERTO "MSC MARGRIT"	4.957,94 €	4.957,94 €
31/12/22	31/12/22	SALIDA DEL PUERTO "MSC MARGRIT"	4.957,94 €	4.957,94 €
			CUOTA ÍNTEGRA	9.915,88 €
			CUOTA LÍQUIDA	9.915,88 €
			TIPO	21% 2.082,33 €
DEUDA A INGRESAR				11.998,21 €

Total → TP + TA/D + TR = 20.041,70 €

⁵⁸ Autoridad Portuaria de Barcelona, *Tarifas máximas del servicio portuario de remolque en el puerto de Barcelona aplicables a partir del 01 de enero de 2013*

10.2. PUERTO DE VALENCIA.

Tarifa por servicio de Practicaje⁵⁹.

DESCRIPCIÓN DEL TRAMO EN FUNCIÓN DEL GT DEL BUQUE	IMPORTE
Menores de 7.500 GT's	235 €
Entre 7.501 y 30.000 GT's	85,53 + (0,01993 * GT's) €
Entre 30.001 y 100.000 GT's	156,79 + (0,017554 * GT's) €
Entre 100.001 y 150.000 GT's	1.912,20 €
Entre 150.001 y 175.000 GT's	2.250 €
Más de 175.001 GT's	3.440 €

INICIO		FIN		CONCEPTO	B. IMPONIBLE	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	31/12/22	31/12/22	ENTRADA AL PUERTO "MSC MARGRIT"	1.912,20 €	1.912,20 €
31/12/22	31/12/22	31/12/22	31/12/22	SALIDA DEL PUERTO "MSC MARGRIT"	1.912,20 €	1.912,20 €
					CUOTA ÍNTEGRA	3.824,40 €
					CUOTA LÍQUIDA	3.824,40 €
					TIPO	21% 803,12 €
DEUDA A INGRESAR						4.627,52 €

Tarifa por servicio de Amarre/Desamarre⁶⁰.

$$\text{Tarifa T (€)} = 6,8194 + 11,0507 * (\text{Gt's}/1000)$$

INICIO		FIN		CONCEPTO	B. IMPONIBLE	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	31/12/22	31/12/22	AMARRE "MSC MARGRIT"	1.584,20 €	1.584,20 €
31/12/22	31/12/22	31/12/22	31/12/22	DESAMARRE "MSC MARGRIT"	1.584,20 €	1.584,20 €
					CUOTA ÍNTEGRA	3.168,39 €
					CUOTA LÍQUIDA	3.168,39 €
					TIPO	21% 665,36 €
DEUDA A INGRESAR						3.833,76 €

⁵⁹ Autoridad Portuaria de Valencia, disponible en <https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/TM-Prácticos-Valencia-2017-1.pdf>

⁶⁰ Autoridad Portuaria de Valencia, disponible en <https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/tarifas-maximas-amarre-valencia-2022.pdf>

Tarifa por servicio de Remolcaje⁶¹.

GT's	Valencia - Sagunto - Gandia
Hasta 12.000	1.000 €
Hasta 19.000	850 + 0,0935 * Gt's
Hasta 22.000	850 + 0,1115 * Gt's
Hasta 30.000	850 + 0,1248 * Gt's
Hasta 35.000	850 + 0,1299 * Gt's
Hasta 49.999	850 + 0,1385 * Gt's
Hasta 99.999	1.267 + 0,1350 * Gt's
≥ 100.000	15.000 €

 valenciaport Autoridad Portuaria de Valencia Avenida Muelle del Turia, S/N, 46024 Valencia		TFM TERMINAL DE CONTENEDORES Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia		
TARIFA REMOLQUE				
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	ENTRADA AL PUERTO "MSC MARGRIT"	15.000,00 €	15.000,00 €
31/12/22	31/12/22	SALIDA DEL PUERTO "MSC MARGRIT"	15.000,00 €	15.000,00 €
			CUOTA ÍNTEGRA	30.000,00 €
			CUOTA LÍQUIDA	30.000,00 €
			TIPO	21% 6.300,00 €
DEUDA A INGRESAR				36.300,00 €

Total → TP + TA/D + TR = 44.761,28 €

⁶¹ Autoridad Portuaria de Valencia, disponible en <https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/2016/12/UTE-Remolcadores-Sept-2014.pdf>

10.3. PUERTO DE CARTAGENA.

Tarifa por servicio de Practicaje⁶².

PARTE FIJA	119,44 €	
PARTE VARIABLE	BUQUE < 25.000 GT	0,0255 € x GT
	BUQUE > 25.000 GT	0,0319 € x GT

 Puerto de Cartagena Autoridad Portuaria de Cartagena Pl. Héroes de Cavite, s/n, 30201 Cartagena, Murcia		TFM TERMINAL DE CONTENEDORES Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia		
TARIFA PRACTICAJE				
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	ENTRADA AL PUERTO "MSC MARGRIT"	4.672,84 €	4.672,84 €
31/12/22	31/12/22	SALIDA DEL PUERTO "MSC MARGRIT"	4.672,84 €	4.672,84 €
			CUOTA ÍNTEGRA	9.345,69 €
			CUOTA LÍQUIDA	9.345,69 €
			TIPO	21% 1.962,59 €
DEUDA A INGRESAR				11.308,28 €

Tarifa por servicio de Amarre/Desamarre⁶³.

PARTE FIJA	58,42 €
PARTE VARIABLE	0,9438 por cada 100 GT o fracción

 Puerto de Cartagena Autoridad Portuaria de Cartagena Pl. Héroes de Cavite, s/n, 30201 Cartagena, Murcia		TFM TERMINAL DE CONTENEDORES Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia		
TARIFA AMARRE/DESAMARRE				
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	AMARRE "MSC MARGRIT"	1.405,60 €	1.405,60 €
31/12/22	31/12/22	DESAMARRE "MSC MARGRIT"	1.405,60 €	1.405,60 €
			CUOTA ÍNTEGRA	2.811,20 €
			CUOTA LÍQUIDA	2.811,20 €
			TIPO	21% 590,35 €
DEUDA A INGRESAR				3.401,55 €

⁶² Autoridad Portuaria de Cartagena, *Precios máximos tarifas servicios portuarios técnico-náuticos año 2015.*

⁶³ Autoridad Portuaria de Cartagena, *Precios máximos tarifas servicios portuarios técnico-náuticos año 2011.*

Tarifa por servicio de Remolcaje⁶⁴.

BUQUES DE G.T.	TARIFA GENERAL	BUQUES CONTENEDORES Y CRUCEROS
HASTA 8.000	0,0719	0,0480
DE 8.001 a 15.000	0,1918	0,1438
DE 15.001 a 25.000	0,2876	0,2158
MAS DE 25.000	0,3476	0,2637

 Puerto de Cartagena Autoridad Portuaria de Cartagena Pl. Héroes de Cavite, s/n, 30201 Cartagena, Murcia		TFM TERMINAL DE CONTENEDORES Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia		
TARIFA REMOLQUE				
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	ENTRADA AL PUERTO "MSC MARGRIT"	37.640,54 €	37.640,54 €
31/12/22	31/12/22	SALIDA DEL PUERTO "MSC MARGRIT"	37.640,54 €	37.640,54 €
			CUOTA ÍNTEGRA	75.281,08 €
			CUOTA LÍQUIDA	75.281,08 €
			TIPO	21% 15.809,03 €
DEUDA A INGRESAR				91.090,10 €

Total → TP + TA/D + TR = 105.799,93 €

⁶⁴ Autoridad Portuaria de Cartagena, *Precios máximos tarifas servicios portuarios técnico-náuticos año 2011.*

10.4. PUERTO DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS.

Tarifa por servicio de Practicaje⁶⁵.

Importe	
Parte fija	Parte variable
203,46	0,00900

 <p>Puerto de Algeciras Avda. de la Hispanidad, 2 11207 Algeciras</p>		<p>TFM TERMINAL DE CONTENEDORES</p> <p>Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia</p>		
TARIFA PRACTICAJE				
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	ENTRADA AL PUERTO "MSC MARGRIT"	1.488,12 €	1.488,12 €
31/12/22	31/12/22	SALIDA DEL PUERTO "MSC MARGRIT"	1.488,12 €	1.488,12 €
			CUOTA ÍNTEGRA	2.976,24 €
			CUOTA LÍQUIDA	2.976,24 €
			TIPO 21%	625,01 €
DEUDA A INGRESAR				3.601,25 €

Tarifa por servicio de Amarre/Desamarre⁶⁶.

SERVICIO GENERAL	58,42 € + 0,0040 x GT
------------------	-----------------------

 <p>Puerto de Algeciras Avda. de la Hispanidad, 2 11207 Algeciras</p>		<p>TFM TERMINAL DE CONTENEDORES</p> <p>Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia</p>		
TARIFA AMARRE/DESAMARRE				
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	AMARRE "MSC MARGRIT"	612,96 €	612,96 €
31/12/22	31/12/22	DESAMARRE "MSC MARGRIT"	612,96 €	612,96 €
			CUOTA ÍNTEGRA	1.225,92 €
			CUOTA LÍQUIDA	1.225,92 €
			TIPO 21%	257,44 €
DEUDA A INGRESAR				1.483,36 €

⁶⁵ Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, disponible en <https://www.apba.es/uploads/files/docs/practicaje/anuncio-resolucion-tarifas-maximas-practicaje-2022.pdf>

⁶⁶ Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, disponible en <https://www.apba.es/uploads/files/docs/amarre/pliego%20de%20prescripciones%20particulares%20del%20servicio%20portuario%20de%20amarre%20y%20desamarre%20de%20buques%20.pdf>

Tarifa por servicio de Remolque⁶⁷.

PARTE FIJA	320 €
PARTE VARIABLE	0,0997 € x GT

		TFM TERMINAL DE CONTENEDORES Avda. Universidad Europea de Valencia s/n, 46001 Valencia		
Avda. de la Hispanidad, 2 11207 Algeciras				
TARIFA REMOLQUE				
INICIO	FIN	CONCEPTO	B. IMPONIBLE	DEUDA TRIBUTARIA
31/12/22	31/12/22	ENTRADA AL PUERTO "MSC MARGRIT"	14.551,18 €	14.551,18 €
31/12/22	31/12/22	SALIDA DEL PUERTO "MSC MARGRIT"	14.551,18 €	14.551,18 €
			CUOTA INTEGRAL	29.102,36 €
			CUOTA LÍQUIDA	29.102,36 €
			TIPO	21% 6.111,49 €
DEUDA A INGRESAR				35.213,85 €

Total → TP + TA/D + TR = 40.298,46 €

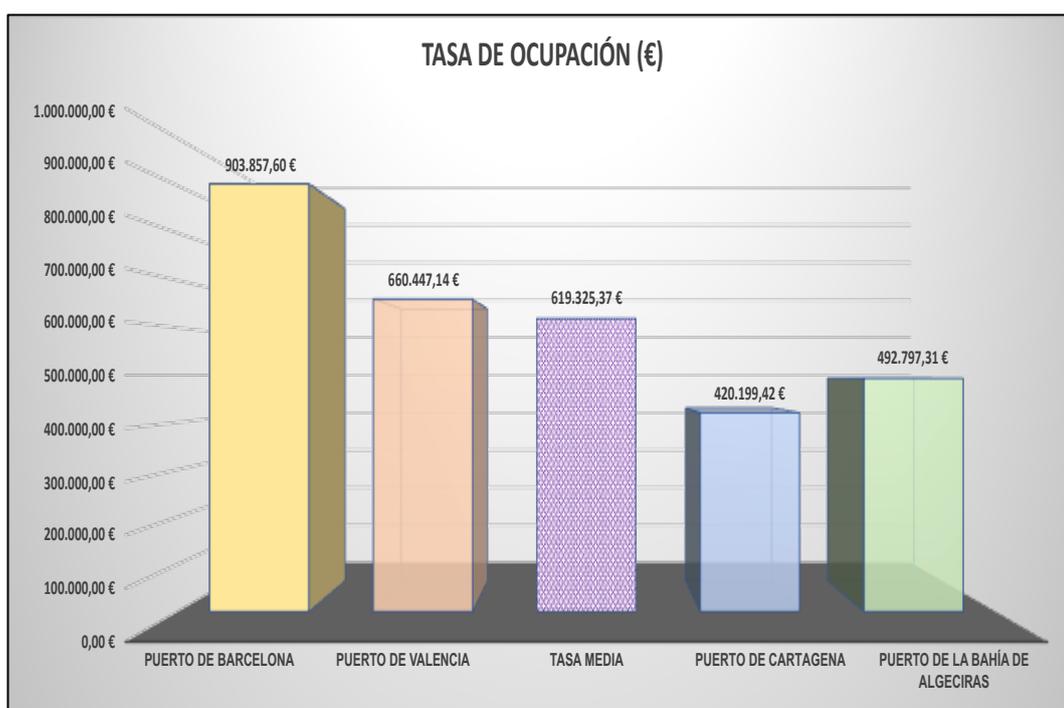
⁶⁷ Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, disponible en <https://www.apba.es/uploads/files/docs/remolque/prescripciones%20particulares%20del%20servicio%20portuario%20de%20remolque.pdf>

PARTE III

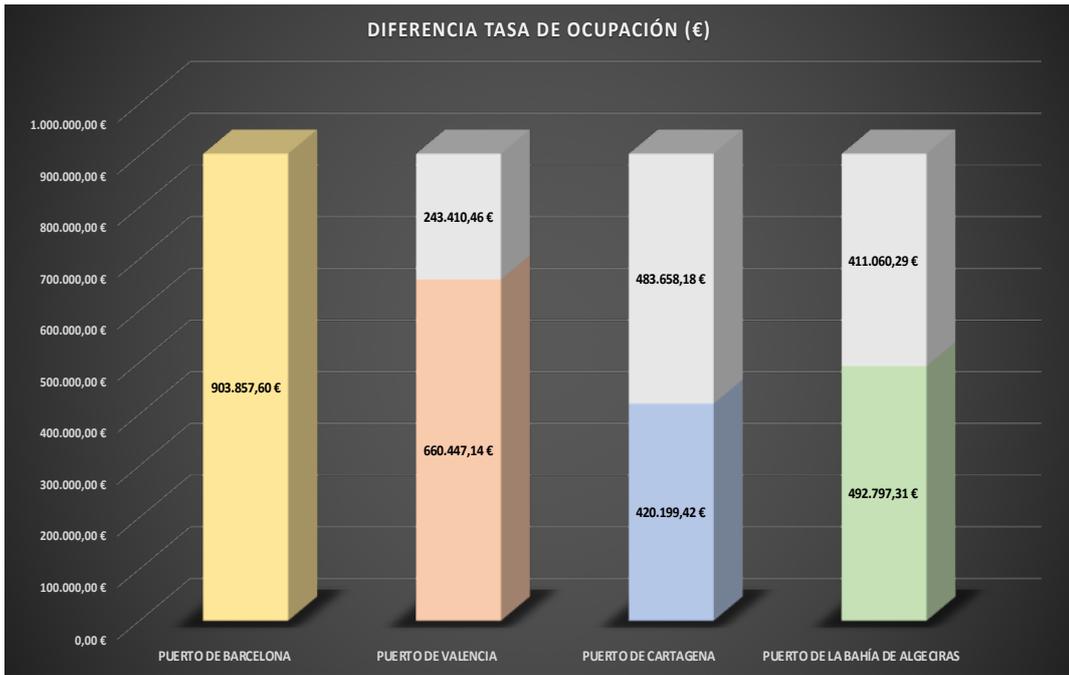
11. COMPARATIVA DE LOS RESULTADOS.

11.1. TASA DE OCUPACIÓN.

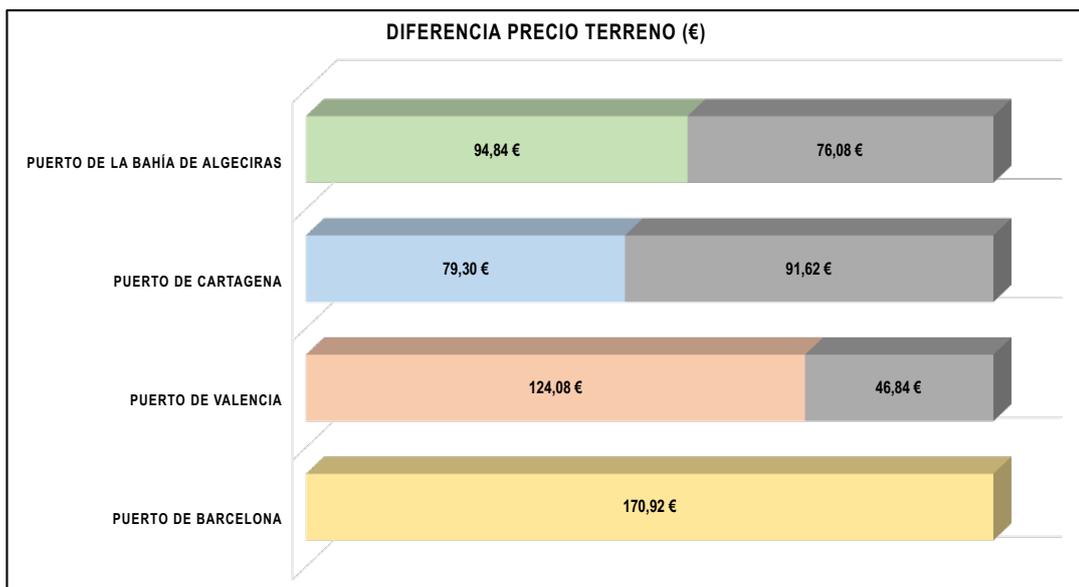
A tenor de los cálculos realizados, podemos establecer una tasa de ocupación media para los puertos del ámbito geográfico estudiado de **619.325,37 €**, quedando por encima de esta media los puertos de Barcelona y Valencia, y, por debajo de la misma, los puertos de Cartagena y de la Bahía de Algeciras.



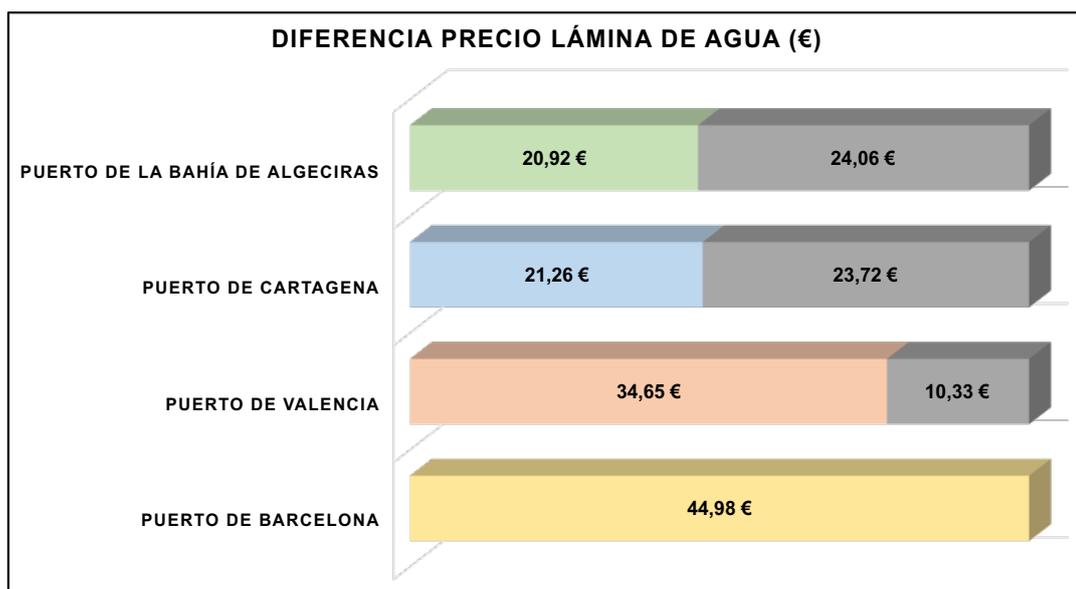
Asimismo, podemos apreciar como la tasa de ocupación en el puerto de Barcelona es claramente superior a las demás tasas de ocupación del resto de puertos estudiados, siendo superior en un **26,93%**, en el caso del puerto de Valencia, en un **53,51%**, en el caso del puerto de Cartagena, y en un **45,48%**, en el caso del puerto de la Bahía de Algeciras.



Estos datos vienen propiciados por la disparidad en los precios existentes para el terreno y la lámina de agua entre los distintos puertos analizados. Así pues, entre el puerto con el precio del terreno más elevado (Barcelona) y el puerto con el precio del terreno más asequible (Cartagena), encontramos con una diferencia del **53,60%**, siendo del **27,40%** en el caso del puerto de Valencia y del **44,51%** en el caso del puerto de la Bahía de Algeciras.

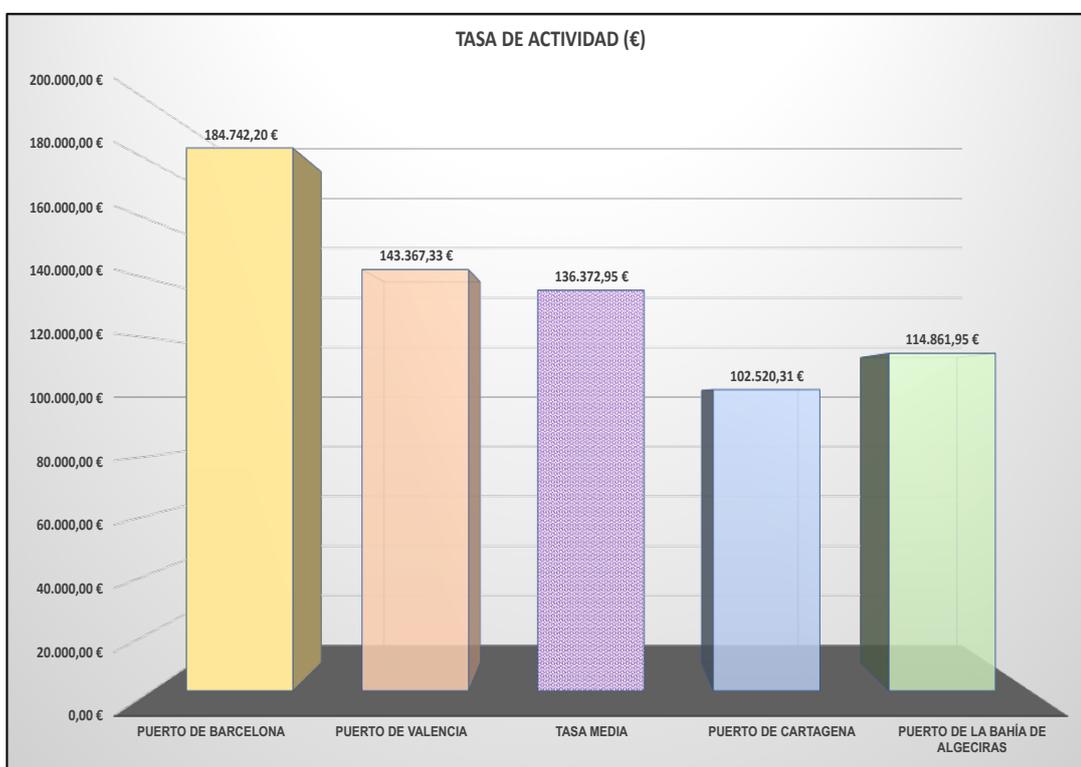


Por lo que se refiere a los precios de la lámina de agua, entre el puerto con el precio más elevado (Barcelona) y el puerto con el precio más asequible (Bahía de Algeciras), encontramos con una diferencia del **53,50%**, siendo del **22,97%** en el caso del puerto de Valencia y del **52,73%** en el caso del puerto de Cartagena.

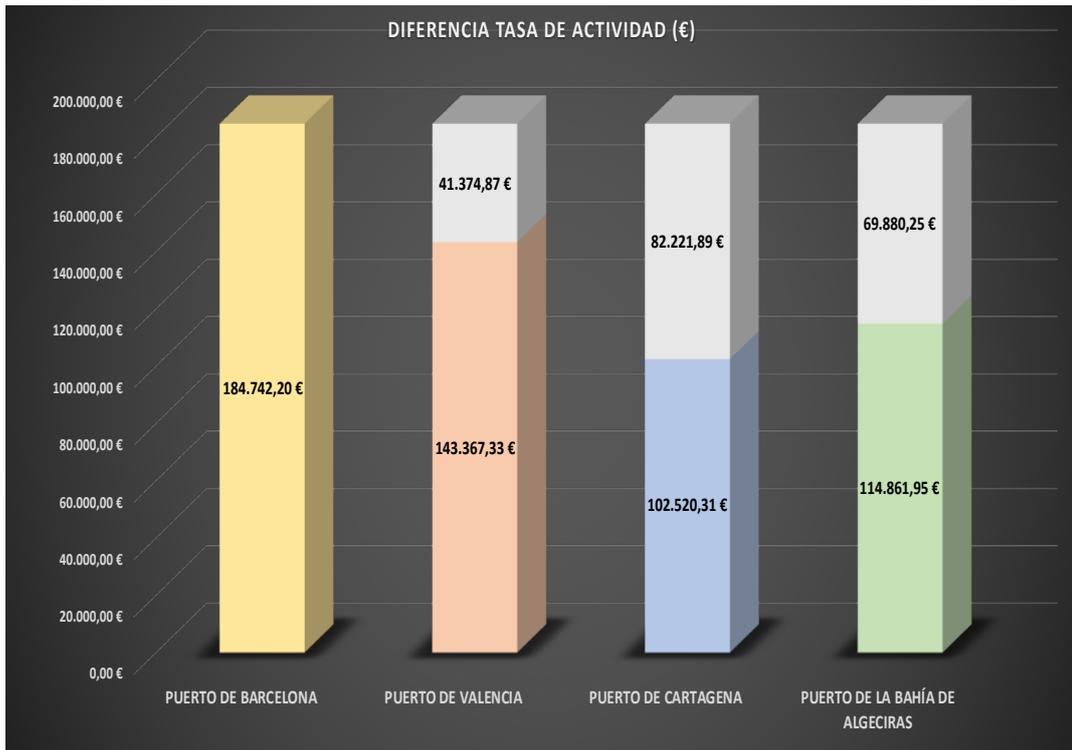


11.2. TASA DE ACTIVIDAD.

Conforme a los cálculos realizados, podemos establecer una tasa de actividad media para los puertos del ámbito geográfico estudiado de **136.372,95 €**, quedando por encima de esta media los puertos de Barcelona y Valencia, y, por debajo de la misma, los puertos de Cartagena y de la Bahía de Algeciras.



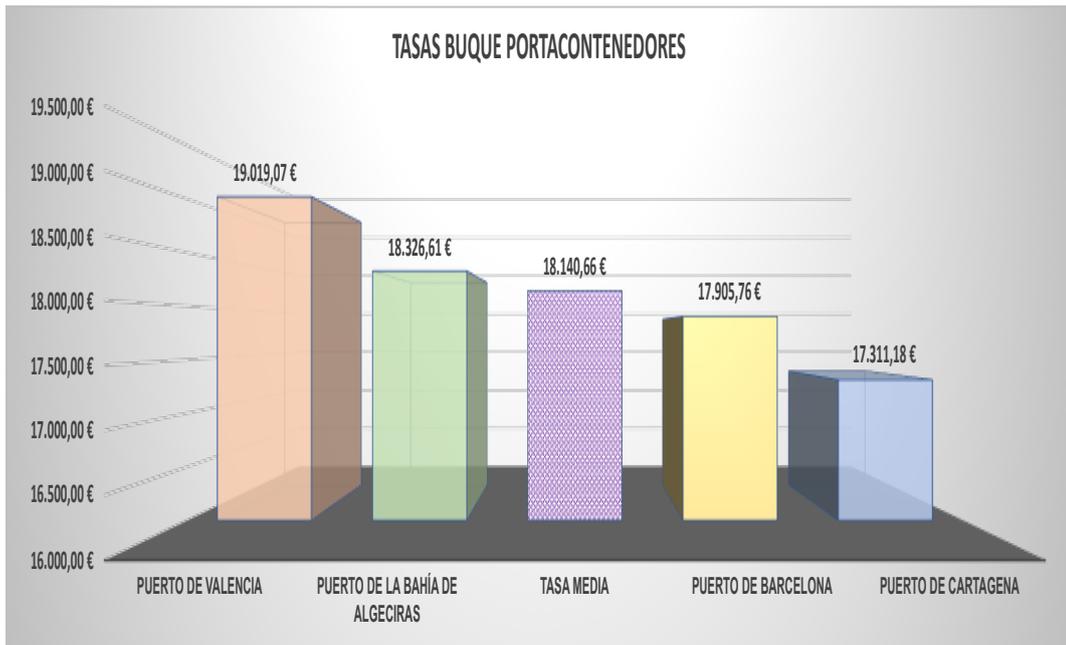
Asimismo, podemos apreciar como la tasa de actividad en el puerto de Barcelona es claramente superior a las demás tasas de actividad del resto de puertos estudiados, siendo superior en un **22,40%**, en el caso del puerto de Valencia, en un **44,51%**, en el caso del puerto de Cartagena, y en un **37,83%**, en el caso del puerto de la Bahía de Algeciras.



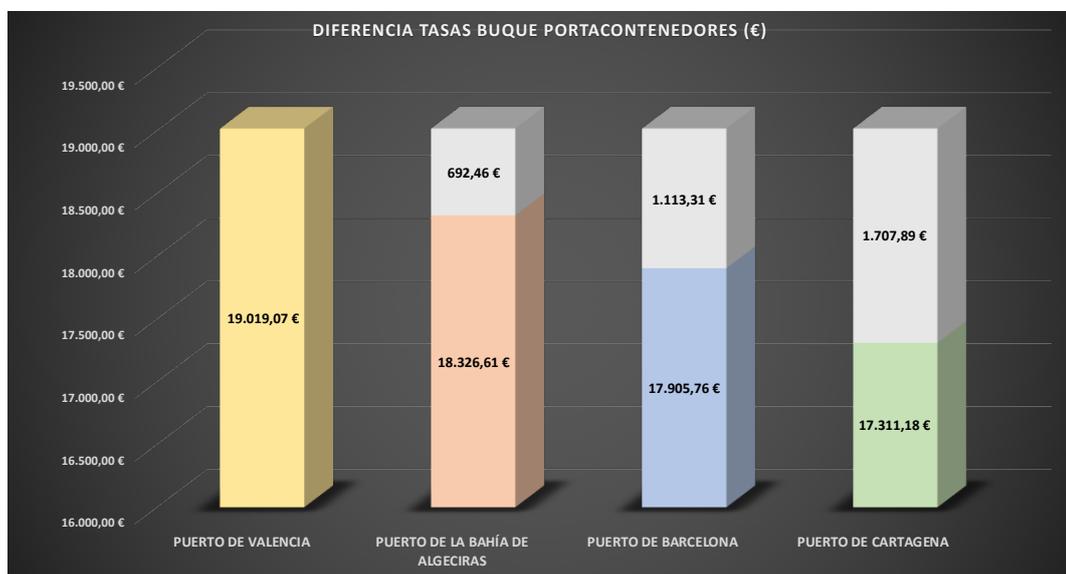
Dada la forma de cálculo, estos datos vienen propiciados por la disparidad en los precios existentes para el terreno y la lámina de agua entre los distintos puertos analizados, tal y como hemos visto en el apartado anterior, y, por ende, en las diferentes cuotas resultantes para la tasa de ocupación.

11.3. TASAS PARA UN BUQUE PORTACONTENEDORES.

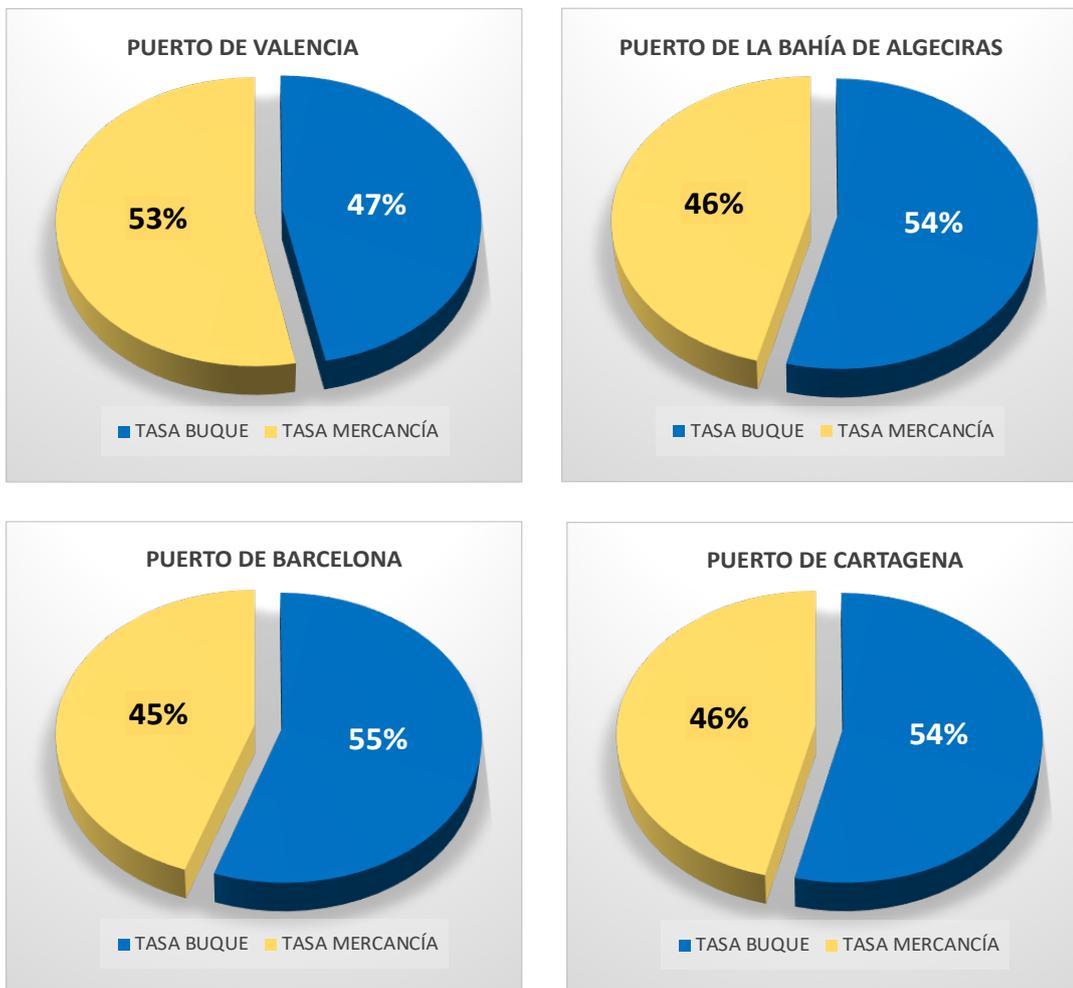
A tenor de los cálculos realizados, podemos establecer que, el total de las tasas analizadas para un buque portacontenedores en los puertos del ámbito geográfico estudiado ascienden a una media de **18.140,66 €**, quedando por encima de esta media los puertos de Valencia y de la Bahía de Algeciras, y, por debajo de la misma, los puertos de Barcelona y de Cartagena.



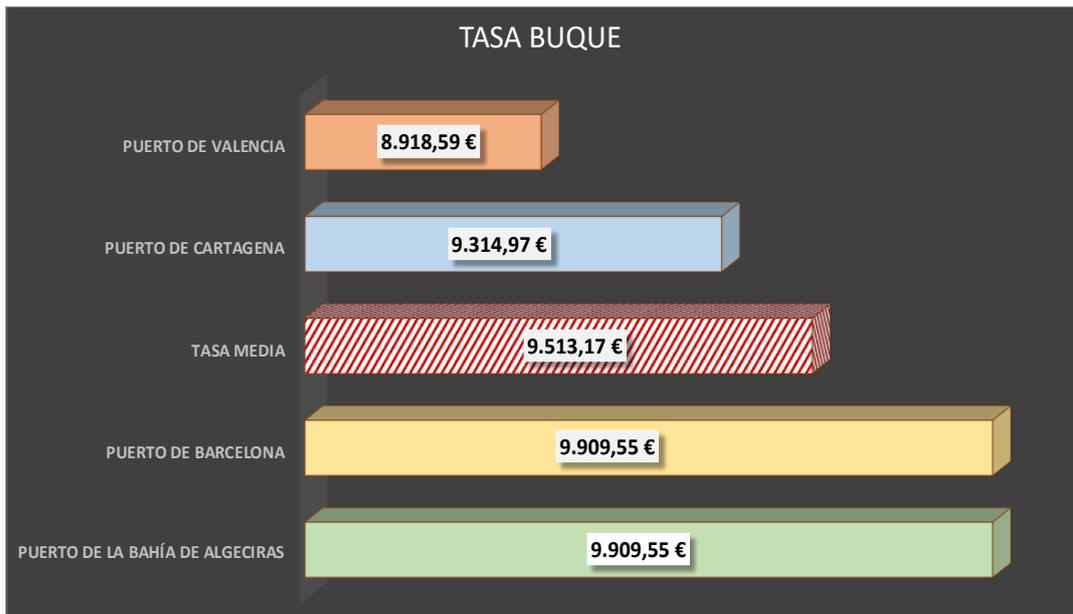
A diferencia de lo visto en los puntos anteriores, podemos apreciar que no existe una diferencia notable entre los puertos estudiados, habiendo, tan solo, una diferencia del **8,9 %**, entre el puerto de Valencia y el de Cartagena.



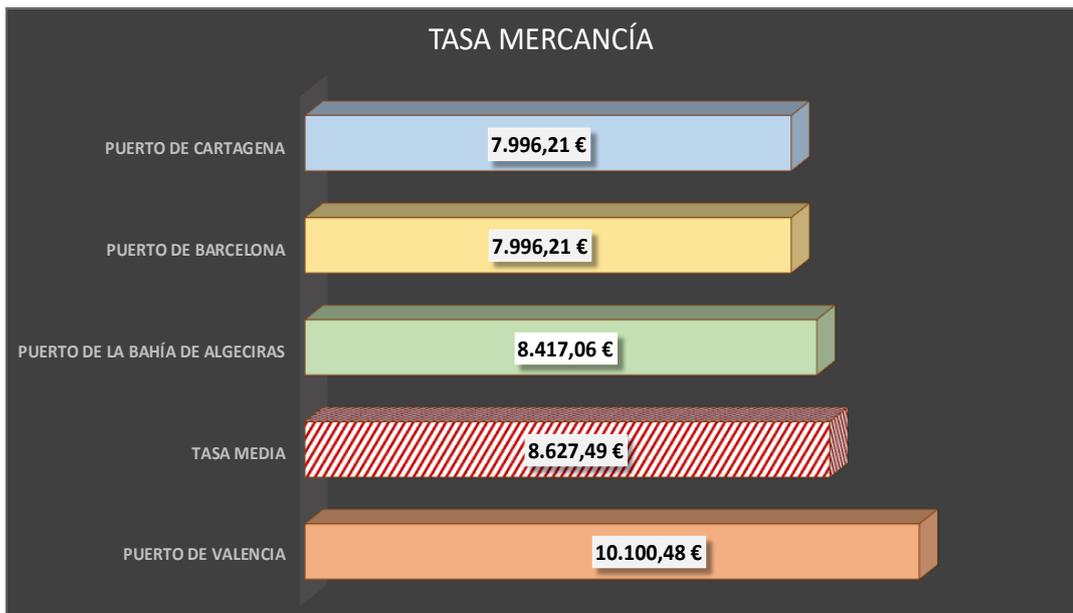
Por lo que se refiere al porcentaje sobre las tasas totales para un buque portacontenedores, es decir, lo que implica cada una de las tasas por separado, nos encontramos, nuevamente, ante una mínima diferencia entre las mismas. Así, podemos apreciar como, prácticamente, cada una de las tasas supone el **50%** del total.



Asimismo, podemos observar que, por regla general, la tasa de buque es ligeramente superior a la tasa de mercancía, siendo similar el coeficiente corrector en todos los puertos analizados (**0,90 - 1**).

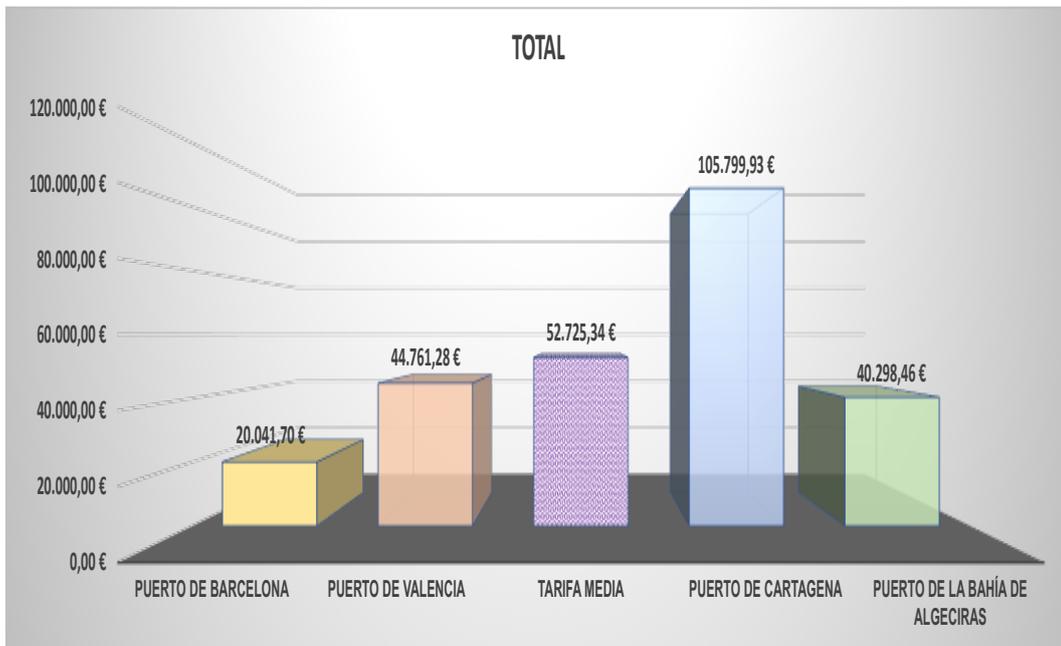


Sin embargo, la diferencia existente entre el coeficiente corrector para la tasa de mercancía del puerto de Valencia (**1,20**) y los coeficientes correctores de los demás puertos analizados (**0,95 - 1**), sumado al menor coeficiente corrector de la tasa de buque en este puerto (**0,90**), hace que, en este caso, dicha tasa, no sólo esté por encima de la tasa de buque, sino que también eleve la tasa media, quedando la misma por encima de las tasas de los otros puertos.

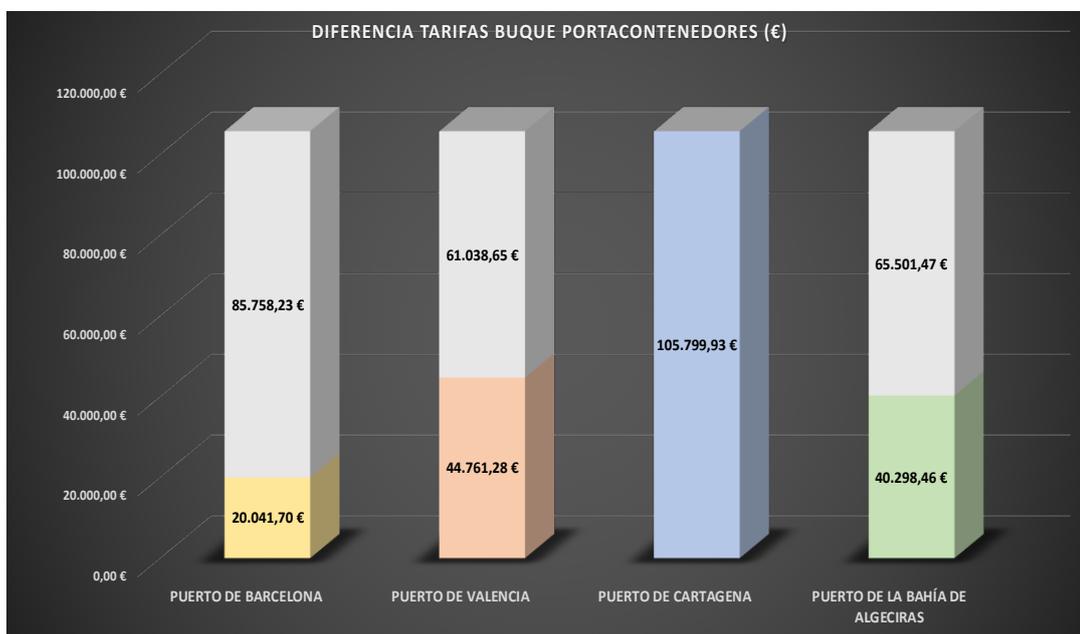


11.4. TARIFAS PARA UN BUQUE PORTACONTENEDORES.

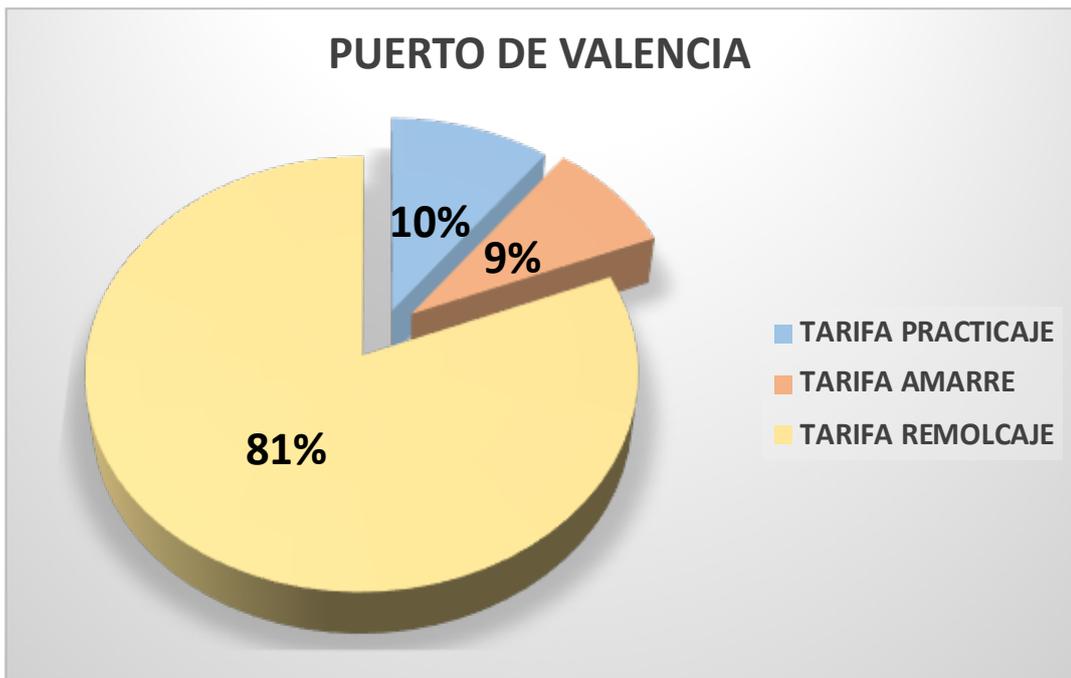
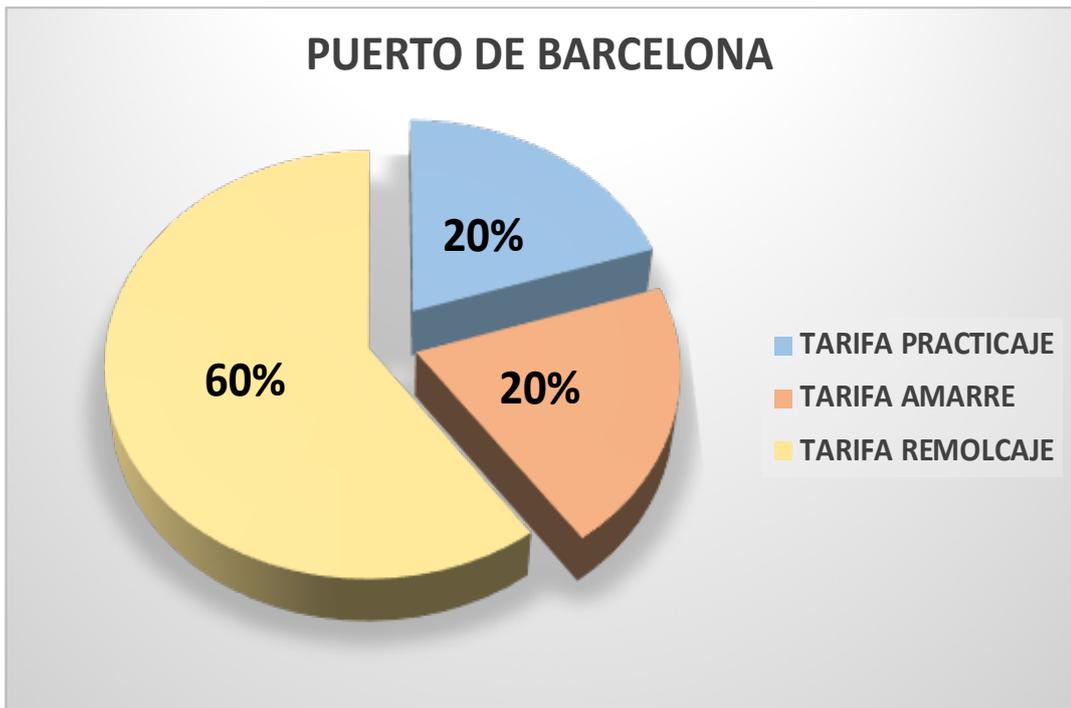
En virtud de los cálculos realizados, podemos establecer que, el total de las tarifas analizadas para un buque portacontenedores en los puertos del ámbito geográfico estudiado ascienden a una media de **52.725,34 €**, quedando, únicamente, por encima de esta media el puerto de Cartagena.

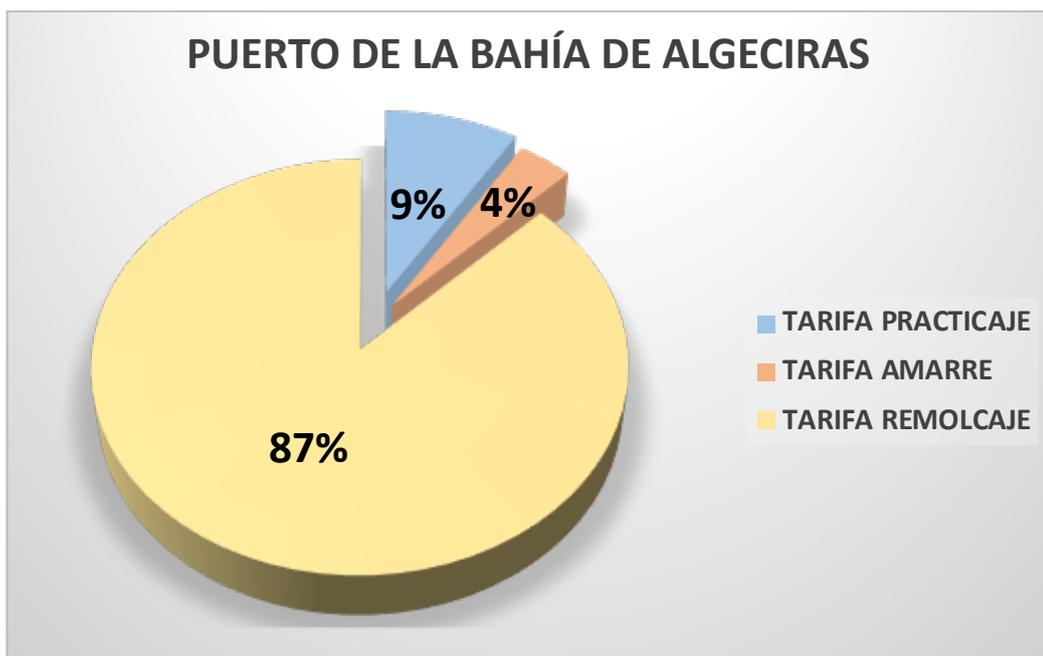
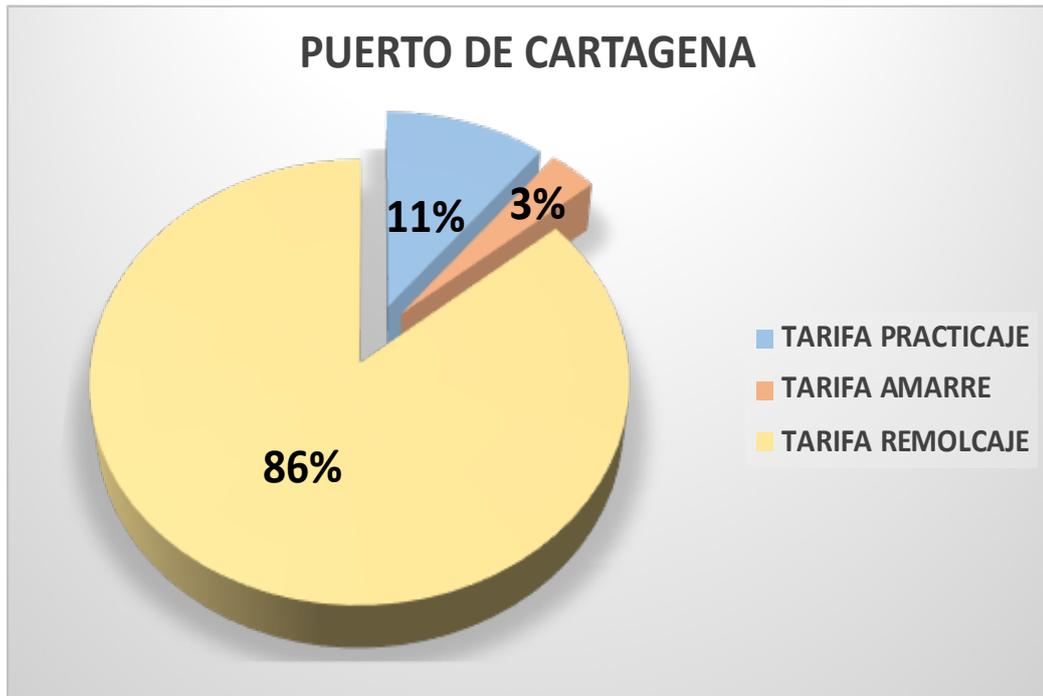


Así pues, podemos apreciar una notable diferencia entre las tarifas del puerto de Cartagena y las del puerto de Barcelona del **81%**, las del puerto de Valencia del **57,70%** y las del puerto de la Bahía de Algeciras de **61,90%**.

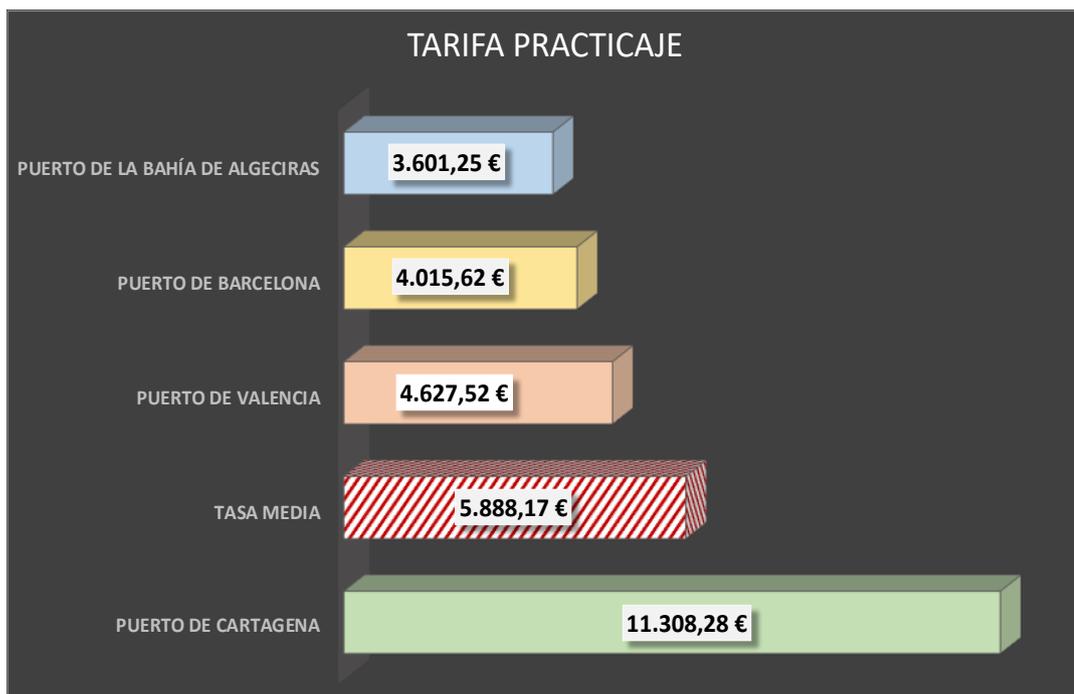


Por lo que se refiere al porcentaje sobre las tarifas totales para un buque portacontenedores, es decir, lo que implica cada una de las tasas por separado, nos encontramos con que la tarifa por remolcaje es muy superior a las demás tarifas, suponiendo de media el **78,5 %** del total.

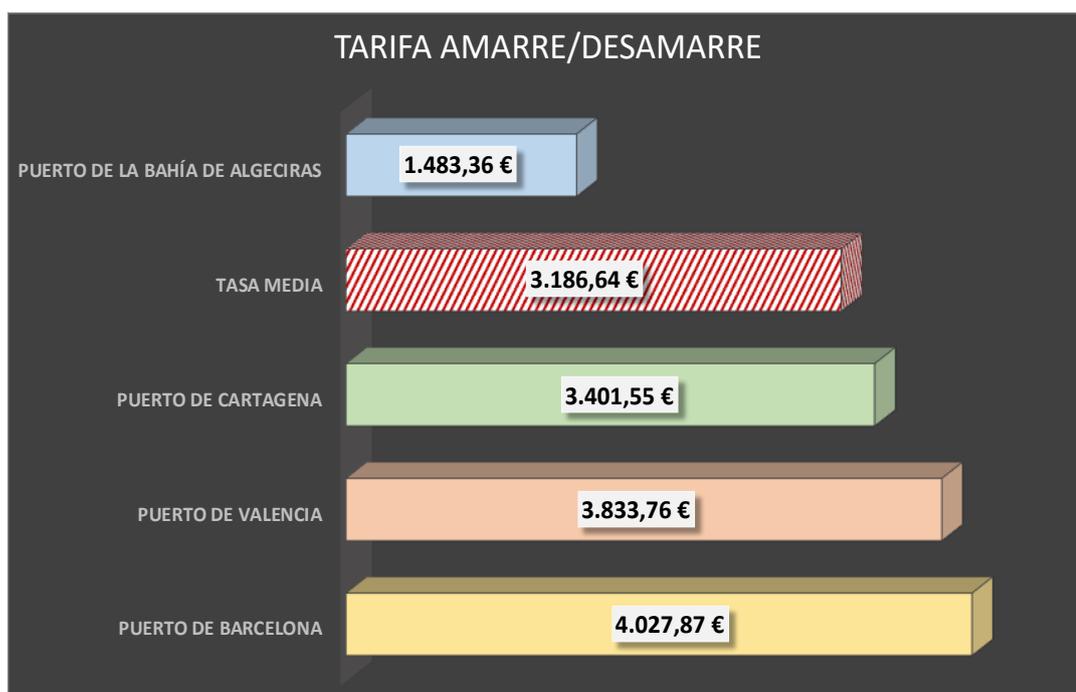




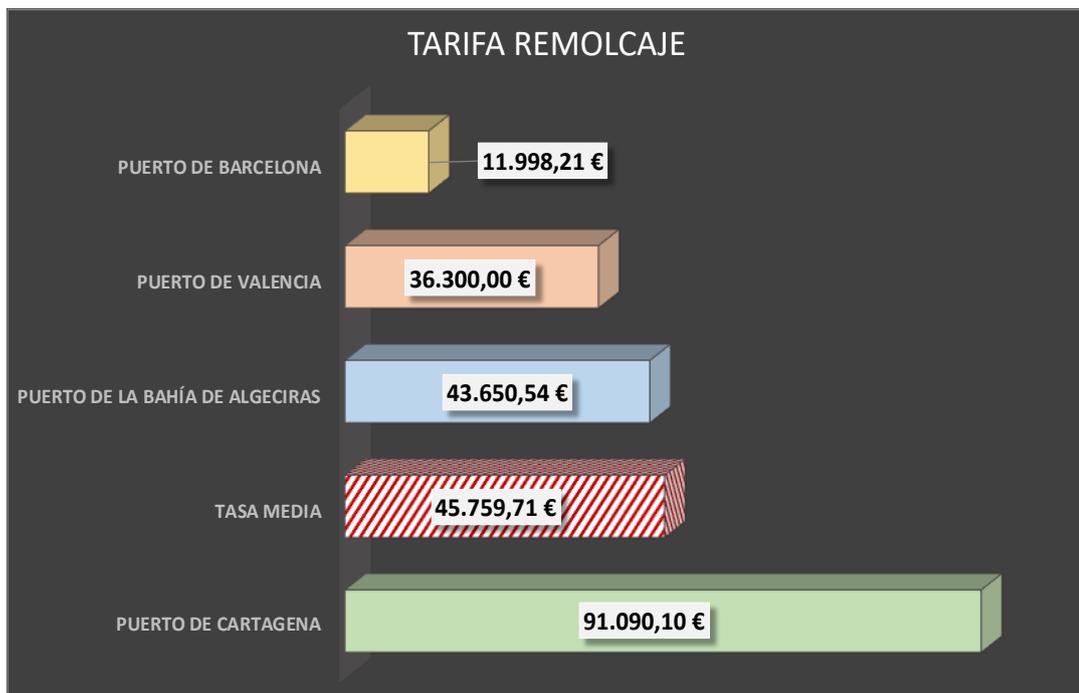
Como podemos apreciar, por regla general, salvo en el caso del puerto de Barcelona (**20%**), la tarifa de practicaaje se sitúa en torno a un **10%** del total, no obstante, la tarifa más elevada es la del puerto de Cartagena, que hace que aumente la media, siendo la única por encima de ésta.



Por lo que se refiere a la tarifa de amarre/desamarre, vemos como, a diferencia de lo que ocurría con la anterior tarifa, existe una mayor disparidad, constituyendo entre el **3%** al **20%** del total de las tarifas, siendo la tarifa más elevada la del puerto de Barcelona, no obstante, sólo la tarifa del puerto de la Bahía de Algeciras queda por debajo de la media.



Por último, cabe señalar que, salvo en el caso del puerto de Barcelona, donde la tarifa supone un **60%** del total, la tarifa de remolcaje se sitúa en los demás puertos analizados en torno a un **85%** del total, siendo la tarifa más elevada la del puerto de Cartagena, que hace que aumente la media y sea la única por encima de ésta.



CONCLUSIONES*

- 1) El coste total medio (tasas + tarifas) que habrá de soportar la terminal de contenedores en un año será de **1.605.881,51 €**. El puerto de Cartagena es el que tiene un coste más elevado, **1.998.955,05 €**, fruto éste de una gravosa tarifa de remolcaje. Por su parte, el puerto de la Bahía de Algeciras es el que cuenta con el coste menor, ascendiendo éste a **1.311.152,78 €**.
- 2) La tasa de ocupación supone de media un **40%** del coste total (tasas + tarifas) que habrá de soportar la terminal de contenedores en un año. El puerto de Barcelona es el que tiene un coste más elevado, suponiendo esta tasa un **58,5%** del coste total, mientras que el puerto de Cartagena cuenta con el coste menor, suponiendo esta tasa un **21%** del coste total.
- 3) La tasa de actividad supone de media un **9%** del coste total (tasas + tarifas) que habrá de soportar la terminal de contenedores en un año. El puerto de Barcelona es el que tiene un coste más elevado, suponiendo esta tasa un **12%** del coste total, mientras que el puerto de Cartagena cuenta con el coste menor, suponiendo esta tasa un **5%** del coste total.
- 4) Las tasas para un buque portacontenedores suponen de media un **14%** del coste total (tasas + tarifas) que habrá de soportar la terminal de contenedores en un año. El puerto de la Bahía de Algeciras es el que tiene un coste más elevado, suponiendo estas tasas un **17%** del coste total, mientras que el puerto de Cartagena cuenta con el coste menor, suponiendo estas tasas un **10,5%** del coste total.

* Para la obtención de los porcentajes tomaremos en cuenta; El coste de la tasa de ocupación anual, el coste de la tasa de actividad anual y el coste de las tasas y tarifas del buque anuales, esto es, suponiendo 1 escala/mes, por lo que multiplicaremos los importes calculados por 12.

- 5) Las tarifas para un buque portacontenedores suponen de media un **37%** del coste total (tasas + tarifas) que habrá de soportar la terminal de contenedores en un año. El puerto de la Cartagena es el que tiene un coste más elevado, suponiendo estas tasas un **63,5%** del coste total, mientras que el puerto de Barcelona cuenta con el coste menor, suponiendo estas tasas un **15,5%** del coste total.
- 6) La incidencia en las tasas y tarifas portuarias de los Objetivos y metas de desarrollo sostenible (ODS), marcados por la agenda 2030, se hace patente en las distintas bonificaciones de que éstas gozan.

Así, podemos encontrar bonificaciones en las distintas tasas y tarifas, por ejemplo:

- Por impulsar actividades directamente conectadas a la descarbonización de la economía y a la adaptación al cambio climático.
- Por incentivar mejores prácticas medioambientales.
- Por disponer de un certificado de la Administración Marítima en el que se haga constar que, debido a la gestión medioambiental del buque, se generan cantidades reducidas de desechos.

BIBLIOGRAFIA

RECURSOS ELECTRÓNICOS.

Asociación Española de Ciencia Regional, disponible en «<https://aocr.org/es/>»

Puertos del Estado, disponible en «<https://www.puertos.es/es-es>

Fundación Valenciaport, disponible en «<https://www.fundacion.valenciaport.com>»

Autoridad Portuaria de Barcelona, disponible en «<https://www.portdebarcelona.cat>»

Autoridad Portuaria de Valencia, disponible en «<https://www.valenciaport.com>»

Autoridad Portuaria de Cartagena, disponible en «<https://www.apc.es>»

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, disponible en «<https://www.apba.es>»

Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, disponible en «<https://www.consejodetransparencia.es>»

Marine Traffic, disponible en «<https://www.marinetraffic.com>»

NORMAS JURÍDICAS CONSULTADAS.

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria.

Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022.

Orden FOM/2283/2012, de 28 de septiembre, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio de los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.

Orden FOM/1909/2014, de 3 de octubre, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de Cartagena.

Orden FOM/523/2019, de 22 de abril, por la que se aprueba la valoración de terrenos y aguas de la zona de servicio del puerto de Valencia, incluidos los terrenos afectados a ayudas a la navegación.