



Puerto de Tarifa

Autoridad Portuaria de la
Bahía de Algeciras

IMPACTO ECONÓMICO DEL PUERTO DE TARIFA Y SU CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA CIUDAD 2015





ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO.....	5
1. INTRODUCCIÓN	
El Puerto de Tarifa. Características y tráfico.....	23
Objetivos.....	27
Metodología.....	28
Estructura.....	30
2. IMPACTOS ECONÓMICOS DE LA INDUSTRIA PORTUARIA E INDUSTRIA DEPENDIENTE DEL PUERTO DE TARIFA	
Introducción.....	31
Impacto económico directo de la Industria Portuaria.....	31
Identificación de la Industria Portuaria.....	31
Impacto económico directo de la Industria Portuaria.....	31
Impacto económico directo de la Industria Dependiente.....	32
Identificación de la Industria Dependiente.....	32
Impacto económico directo de la Industria Dependiente.....	33
Impacto económico indirecto de la Industria Portuaria e Industria Dependiente del Puerto.....	33
Impacto económico inducido de la Industria Portuaria e Industria Dependiente del Puerto.....	36
Impacto económico total de la Industria Portuaria e Industria Dependiente.....	38
Conclusiones.....	39
3. IMPACTOS ECONÓMICOS DE LAS ACTIVIDADES PESQUERAS Y DE LAS ACTIVIDADES NÁUTICAS-DEPORTIVAS DEL PUERTO DE TARIFA	
Introducción.....	41
Impacto económico del sector pesquero.....	41
Impacto económico de las actividades náutico-deportivas.....	45
Identificación de las actividades náutico-deportivas.....	45
Impacto económico directo de las actividades náutico-deportivas.....	46
Impacto económico indirecto, inducido y total de las actividades náutico-deportivas.....	46
Conclusiones.....	48
4. IMPACTOS ECONÓMICOS DEL GASTO REALIZADO POR PASAJEROS DE LÍNEA REGULAR	
Introducción.....	49
El tráfico de pasajeros en el Puerto de Tarifa.....	50
Cuestionario.....	52
Resultados del cuestionario.....	55
Resultados del cuestionario Tarifa-Tánger ciudad.....	55
Resultados del cuestionario Tánger ciudad-Tarifa.....	56
Impacto económico del tráfico de pasajeros de línea regular.....	57
Conclusiones.....	62
5. IMPACTOS ECONÓMICOS DE LOS USUARIOS DE LAS EMPRESAS DE AVISTAMIENTO DE CETÁCEOS	
Introducción.....	63
Identificación de los usuarios de las empresas de avistamiento de cetáceos.....	63
Cuestionario.....	64
Resultados del cuestionario.....	65
Impacto económico de los usuarios de las empresas de avistamiento.....	67
Conclusiones.....	71

Equipo de Redacción:

Manuel Acosta Seró
M^a. del Mar Cerbán Jiménez
Daniel Coronado Guerrero

Departamento de Economía General
UNIVERSIDAD DE CÁDIZ

Foto de portada:

José M^a Caballero Márquez



6. PERCEPCIÓN DE LOS COMERCIOS Y NEGOCIOS DE LA CIUDAD SOBRE EL PUERTO DE TARIFA

Introducción.....	73
Cuestionario.....	74
Resultados.....	75
Conclusiones.....	81
7. IMPACTOS ECONÓMICOS TOTALES DEL PUERTO DE TARIFA. CONCLUSIONES.....	89
ANEXO. METODOLOGÍA DE IMPACTO ECONÓMICO.....	93
BIBLIOGRAFÍA.....	99

RESUMEN EJECUTIVO

El Puerto de Tarifa es un Puerto de Interés General del Estado gestionado por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA). Es un puerto relativamente pequeño (representa aproximadamente el 9% de los ingresos de la APBA), pero con una gran actividad en términos de tráfico de pasaje, tanto de personas como de vehículos. Ocupa la segunda posición, tras el Puerto Bahía de Algeciras, entre los puertos peninsulares que tienen actividad en términos de movimientos de pasajeros regulares. El volumen de pasajeros que transitaron por el Puerto de Tarifa se cifró en 2015 en 1,32 millones de personas. Esta cifra supone que aproximadamente uno de cada cuatro pasajeros que cruza el Estrecho de Gibraltar en línea regular, lo hace a través del Puerto de Tarifa (el resto lo hace a través del Puerto Bahía de Algeciras). Si atendemos a una evolución histórica reciente, se puede apreciar un considerable incremento sostenido en el tráfico de pasaje regular. En 2003, año en el que el Puerto de Tarifa obtiene la calificación de Frontera Exterior Schengen, transitaron por el Puerto ciento setenta mil pasajeros, y en 2007 se superó el millón de pasajeros. Junto con el tráfico de pasajeros (y vehículos) coexisten en el Puerto de Tarifa otras actividades relacionadas con el turismo (actividades de avistamiento de cetáceos, buceo, etc.) cuyos impactos económicos también se evalúan en este trabajo.

Objetivos y metodología

Objetivos. El objetivo general de este estudio es la evaluación de la actividad económica del Puerto de Tarifa en el ejercicio 2015 en función de las principales variables de interés (sobre todo, empleo y valor añadido bruto). Para ello, se han identificado las empresas que en mayor o menor grado dependen del Puerto, se las ha encuestado de forma exhaustiva para conocer su actividad y grado de dependencia del puerto, y se han calculado los efectos directos, indirectos e inducidos aplicando un modelo input-output conforme al procedimiento descrito en el Anexo de este trabajo. Además de este objetivo genérico, en este estudio se cuantifica el efecto económico del gasto realizado por los 1,32 millones de pasajeros de línea regular que transitan por el Puerto y los 45.150 clientes de las empresas con actividades vinculadas al avistamiento de cetáceos. La identificación de cada uno de los sectores económicos, y la cuantificación de los impactos en términos de empleo y del resto de magnitudes, pondrá de relieve, con datos objetivos, los efectos económicos actuales del Puerto. Como objetivo complementario, se identifica además la percepción de los comerciantes/hosteleros de la ciudad sobre los efectos positivos/negativos de la presencia del Puerto.

Metodología. Conforme a los objetivos planteados, la metodología se divide en tres partes. Una primera parte sigue las pautas habituales del análisis input-output, con los matices introducidos por la Consultora PwC que fueron consensuados con varios grupos de investigación de las universidades andaluzas para determinar los impactos económicos del Puerto Bahía de Algeciras y del sistema portuario andaluz; en ella se incluye una comparación de los resultados de impacto económico 2007 y 2015. La segunda parte incluye algunos aspectos adicionales para incorporar los efectos económicos del gasto en consumo realizado por los pasajeros de línea regular que hacen la ruta Tarifa-Tánger-Tarifa. Siguiendo pautas similares, se obtendrá el impacto económico generado por el consumo de los usuarios de las empresas de avistamiento de cetáceos. La tercera parte sigue una metodología cualitativa, que tiene por objeto determinar cuál es la percepción de los gestores de comercios y negocios de la ciudad en términos de ventajas/inconvenientes que genera la actividad portuaria y el tránsito de pasajero y vehículos con destino y origen en el Puerto.

Actividad portuaria y efectos económicos imputables al Puerto de Tarifa

Identificación de la actividad portuaria. Entendemos por actividad portuaria del Puerto de Tarifa aquella incluida en los siguientes bloques: Industria Portuaria, Industria Dependiente, pesca y actividades náutico-deportivas. La Industria Portuaria comprende el conjunto de empresas que son directamente nece-



sarias para la realización del tráfico portuario (movimiento de personas, vehículos, buques y mercancías). La Industria Portuaria está compuesta por: Autoridad Portuaria, Instituciones y Resto de Industria Portuaria (navieras, armadores, prácticos, etc.). La Industria Dependiente comprende al conjunto de empresas cuya actividad económica está vinculada a la Industria Portuaria mediante una relación de dependencia del puerto (en el Puerto de Tarifa este bloque agrupa a pequeñas empresas que prestan servicios a los usuarios del Puerto). Dada la relevancia de la actividad pesquera (extractiva y comercializadora) en el Puerto, también se incluye este sector como parte integrante de la actividad portuaria, además de las actividades náutico-deportivas que se desarrollan en el Puerto.

Identificación de los efectos económicos imputables al Puerto. El computo de los impactos totales del Puerto incluye no solo las actividades portuarias (Industria Portuaria, Industria Dependiente, pesca y actividades náutico-deportivas) que se mencionan el punto anterior, sino otros impactos que se deben al gasto que realizan los usuarios del Puerto. Es decir, los pasajeros de línea regular (Tarifa-Tánger) y los usuarios (turistas) que utilizan las instalaciones portuarias para el avistamiento de cetáceos. Como se indicó en la introducción los pasajeros se cifran en 1,32 millones y en 45.150 los clientes que solicitan servicios a empresas de avistamiento de cetáceos en el Puerto de Tarifa. Siguiendo la estructura del Informe, en los siguientes apartados se presentan los resultados más destacables por cada bloque de actividad.

Impactos económicos de la Industria Portuaria e Industria Dependiente

La Industria Portuaria está formada por las instituciones y empresas que son directamente necesarias para el movimiento del buque y el transporte marítimo de viajeros, vehículos y mercancías. En el Puerto de Tarifa la Industria Portuaria incluye la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA), los Organismos Oficiales (Aduanas, Policía Nacional, Guardia Civil, Capitanía Marítima y SASEMAR) y el resto de Instituciones y Servicios Portuarios (navieras, prácticos y amarradores).

Los efectos económicos de estas instituciones y empresas de servicios portuarios que componen la Industria Portuaria en 2015 se resumen en los siguientes:

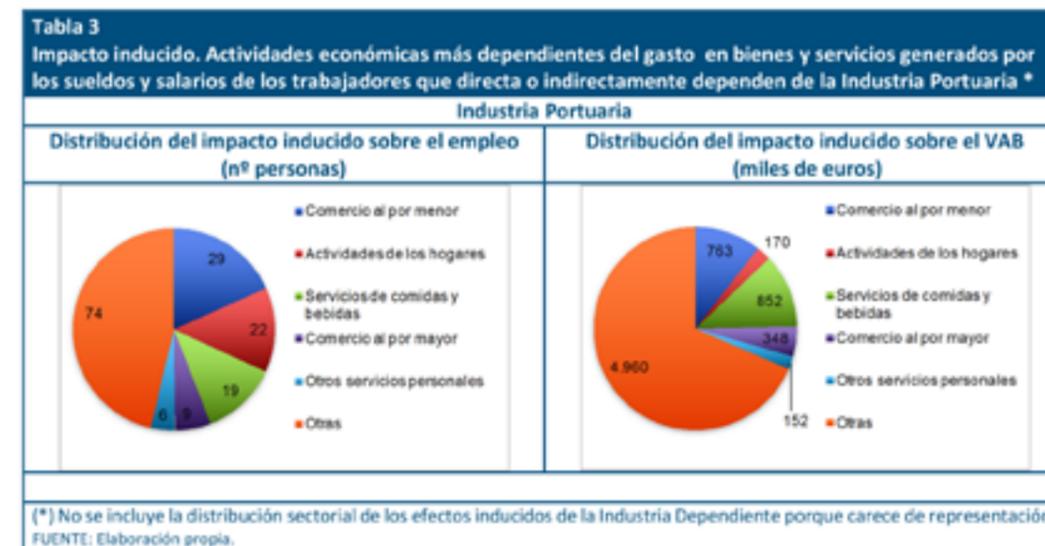
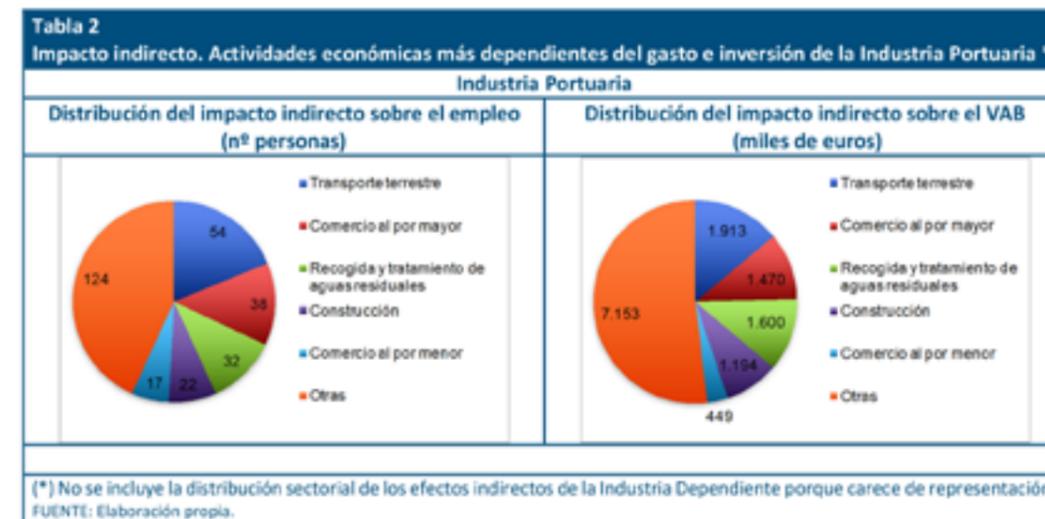
- Impactos directos: 316 empleos y 15,2 millones de euros de VAB.
- Impactos indirectos: 287 empleos y 13,8 millones de euros VAB.
- Impactos inducidos: 159 empleos y 7,2 millones de euros VAB.
- La suma de los anteriores impactos componen los efectos totales de la Industria Portuaria, que se cifran en 762 empleos y 36,2 millones de euros VAB.

La Industria Dependiente del Puerto de Tarifa incluye a aquellas empresas que prestan servicios accesorios cuya actividad está vinculada del Puerto (empresa de aparcamientos, cafetería) y las que ofrecen servicios turísticos relacionadas con el avistamiento de cetáceos y submarinismo, que son muy dependientes del Puerto. El grado de dependencia de las empresas incluidas en la Industria Dependiente se sitúa entre del 25% y el 100%. Los impactos económicos de estas empresas se resumen en los siguientes:

- Impactos directos: 39 empleos y 1,5 millones de euros de VAB.
- Impactos indirectos: 2 empleos y 0,1 millones de euros VAB.
- Impactos inducidos: 8 empleos y 0,4 millones de euros VAB.
- La suma de los anteriores impactos componen los efectos totales de la Industria Dependiente, que se cifran en 49 empleos y 1,9 millones de euros de VAB.

Sectores económicos. Los impactos indirectos e inducidos de la Industria Portuaria e Industria Dependiente del Puerto de Tarifa se extienden hacia una cadena de sectores cuya actividad económica se resen-

tiría ante una hipotética desaparición o declive de las actividades portuarias. Los sectores implicados son diferentes según se trate de los impactos generados por compras corrientes a otras empresas o por las inversiones. De igual forma, los sectores económicos de impacto serán distintos cuando el gasto se realiza por empresas (impacto indirecto) o por los trabajadores con sus sueldos y salarios (impacto inducido). Los siguientes gráficos (incluidos en las Tablas 2 y 3) detallan el impacto sobre el empleo y VAB de los sectores más relacionados con la actividad que se desarrolla en el Puerto de Tarifa. No se incluyen gráficos para la Industria Dependiente por la escasa dimensión de sus impactos indirectos e inducidos.



Impactos económicos del sector pesquero y de las actividades náutico-deportivas

Este apartado incluye los impactos económicos en el año de evaluación (2015) de la actividad extractiva generada por la flota operativa con puerto base en Tarifa (47 buques, con un arqueo total de 257 GT y una potencia de 2.557 CV), además de la actividad comercializadora que se desarrolla la lonja del Puerto



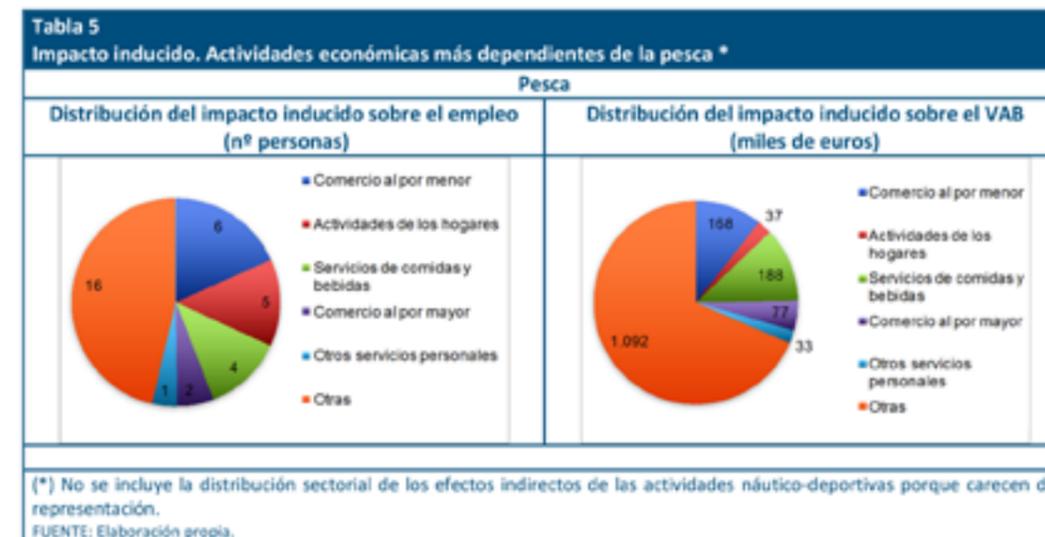
(286 toneladas de pescado con un valor superior a los 3,2 millones de euros). Los impactos económicos de ambas actividades –extractiva y comercializadora– se resumen en los siguientes:

- Impactos directos: 259 empleos y 5,3 millones de euros de VAB.
- Impactos indirectos: 22 empleos y 0,9 millones de euros de VAB.
- Impactos inducidos: 35 empleos y 1,6 millones de euros de VAB.
- La suma de los anteriores impactos proporciona los efectos totales de la actividad pesquera extractiva y comercializadora, que se cifran en 316 empleos y 7,9 millones de VAB.

Las actividades náutico-deportivas del Puerto de Tarifa incluyen 110 embarcaciones de recreo (para un total de 117 atraques) que realizan una media de gasto de unos cuatro mil euros anuales cada una. Los impactos económicos totales de estas embarcaciones son los siguientes:

- Impactos directos: 5 empleos y 142 miles de euros de VAB.
- Impactos indirectos: 1 empleo y 50 miles de euros de VAB.
- Impactos inducidos: 1 empleo y 44 miles de euros de VAB.
- La suma de los anteriores impactos componen los efectos totales de la actividad náutico-deportiva, que se cifran en 7 empleos y 236 miles de euros VAB.

Sectores económicos. Las tablas 4 y 5 relacionan los sectores más afectados por los efectos indirectos e inducidos del sector pesquero. No se incorpora la desagregación sectorial de efectos indirectos e inducidos de las actividades náutico-deportivas por su escasa relevancia.



Impacto económico de la actividad generada por pasajeros de línea regular

Resultados descriptivos del cuestionario

Con el objetivo de evaluar el impacto económico del tráfico de pasajeros que transitan por el Puerto y en qué forma ese tráfico contribuye a generar empleo y riqueza en el entorno, se ha obtenido en diferentes periodos (cinco días del mes de mayo, dos días de junio y un día de septiembre de 2015) una muestra representativa de 2.174 pasajeros (1.345 en el sentido Tarifa-Tánger y 829 en el sentido Tánger-Tarifa). Los cuestionarios cuentan con un nivel de confianza del 95,5% y un error muestral del 2,7% para el trayecto Tarifa-Tánger y el 3,4% para el trayecto Tánger-Tarifa.

Los resultados del proceso revelan que el 42,9% de los pasajeros del trayecto Tarifa-Tánger han realizado una parada en la ciudad de Tarifa antes de embarcar. El motivo de esa parada en Tarifa es variado, fundamentalmente realizar una o varias de las siguientes actividades:

- Dar un paseo, visitar la ciudad y/o aparcar (81,3%).
- Restauración (47,8%).
- Compras (21,4%).
- Alojamiento (17,6%).

El gasto medio diario de los pasajeros difiere en función de la causa de la estancia; lógicamente el gasto medio es más elevado cuando el pasajero pernocta en un alojamiento del entorno.

El 29,8% de los encuestados declaran al bajar del barco que a continuación van a visitar el municipio de Tarifa. La mitad de ellos repite visita (120 encuestados) porque en su viaje de ida ya habían estado, mientras que la otra mitad (124 encuestados) no había estado en el municipio antes. Entre los que dicen que no van a parar en la ciudad (70,2%), el 43,9% ya estuvo en Tarifa a la ida.

Impacto económico de los pasajeros

Gasto medio diario del pasajero de línea regular. Los resultados de trasladar los datos de los cuestionarios a las cifras diarias de embarque y desembarque revelan que el 62,9% de los pasajeros no se detienen



en el municipio, por lo que no hacen ningún gasto en él; el 37,1% sí lo visitan. El gasto medio del pasajero de línea regular que declara visitar Tarifa se cifra en 22,7 euros, que se emplean en actividades relacionadas con los servicios de comidas y bebidas (bares y restaurantes), comercio al por menor (tiendas de ropa, regalos, etc.), transporte, servicios de alojamiento y actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento. La obtención de la cifra total de gasto se obtiene a partir del gasto medio y el número de pasajeros que declara haber visitado Tarifa en cada período analizado. La cifra total supone un gasto de 18,9 millones de euros (16,4 millones excluyendo imposición indirecta). La Tabla 6 presenta la distribución del gasto total entre las distintas actividades (según sectores CNAE y tablas I-O).

CNAE (1)	TIO (2)	Sector	Gasto total (€)	Gasto neto (3)
47	43	Comercio al por menor	5.005.414	3.954.277
49	44	Transporte terrestre	1.877.030	1.689.327
55	48	Servicios de alojamiento	2.388.948	2.150.053
56	49	Servicios de comidas y bebidas	8.797.394	7.917.655
93	78	Actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento	891.115	703.981
TOTAL			18.959.901	16.415.293

(1) CNAE 2009: Clasificación Nacional de Actividades Económicas.
 (2) Clasificación sectorial de las Tablas input-output 2010 de Andalucía.
 (3) Resultado de descontar la imposición indirecta sobre el gasto bruto total de los pasajeros.
 FUENTE: Elaboración propia

Impacto sobre el empleo. En 2015 un total de 389 puestos de trabajo dependían de la actividad económica generada por pasajeros de línea regular. La distribución de estos empleos atendiendo al tipo de impacto es la siguiente (Tabla 7):

- Impacto Directo. 258 fueron los empleos directos creados por el gasto en consumo de pasajeros en comercios, restaurantes, pequeños comercios etc. Estos empleos se han generado en el municipio de Tarifa. En términos relativos esta cifra supone el 17% del empleo total en actividades de comercio y hostelería de Tarifa.
- Impacto Indirecto. 75 fueron los empleos indirectos creados a partir de las compras que las empresas destinatarias del gasto de pasajeros realizan a otras empresas para el desarrollo de su actividad comercial. El empleo indirecto, por definición, se genera allí donde las empresas realizan sus compras de bienes y servicios, por lo que pueden ir desde el propio entorno del municipio hasta cualquier punto del resto de Andalucía.
- Impacto Inducido. 56 fueron los empleos inducidos creados a partir del gasto que los trabajadores de las empresas asociadas a los impactos directos e indirectos realizaron con sus sueldos y salarios en distintas actividades comerciales y de servicios. Los empleos inducidos, al igual que los indirectos, tienen como referencia Andalucía y aunque es de prever que se concentren en el municipio o municipios próximos, resulta imposible determinar su localización exacta.

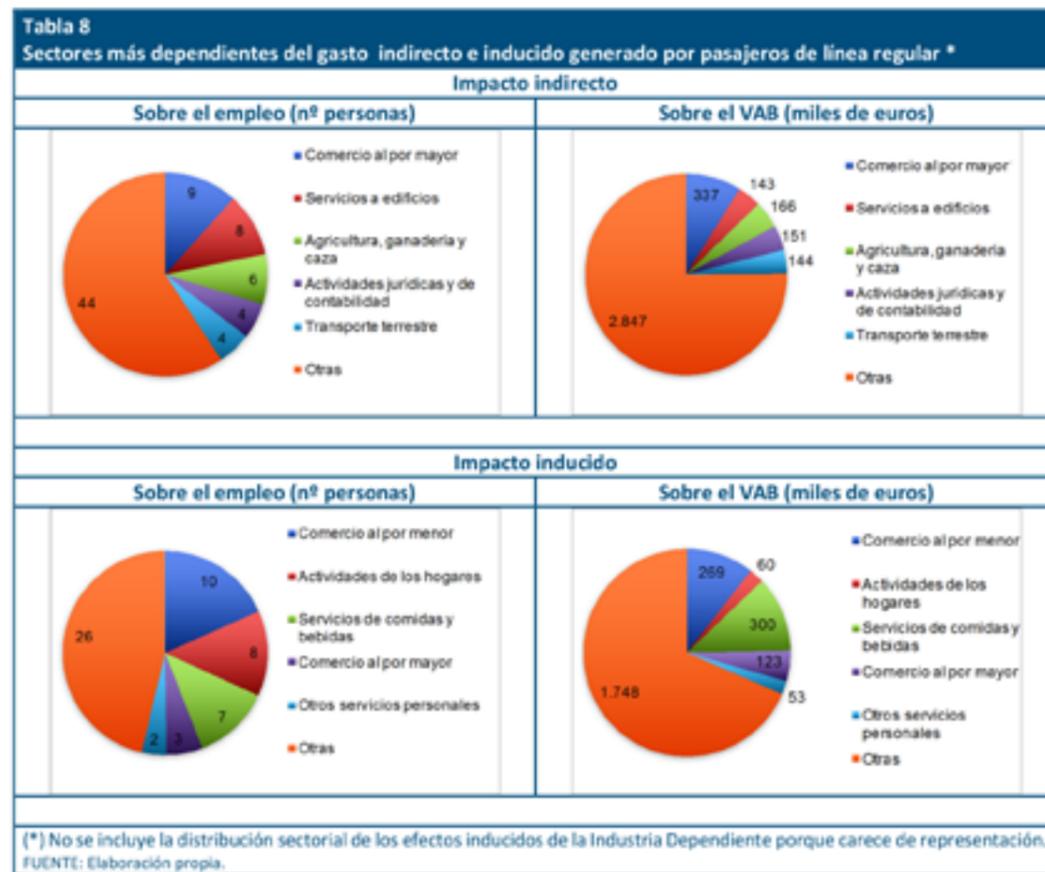
Impacto sobre el VAB: En 2015, 15,5 millones de euros en valor añadido se generaron a partir de la actividad económica generada por pasajeros de línea regular del Puerto de Tarifa. Esta cantidad se distribuye de la siguiente forma:

- Impacto Directo. 9,2 millones de euros corresponden a VAB directo producido por el gasto de pasajeros de línea regular.
- Impacto Indirecto. 3,8 millones de euros se deben a VAB indirecto generado por las compras que las empresas destinatarias del gasto de pasajeros realizan a otras empresas para el desarrollo de su actividad comercial.
- Impacto Inducido. 2,6 millones corresponden a VAB inducido producido a partir del gasto que los trabajadores de las empresas destinatarias del gasto de pasajeros realizan con sus sueldos y salarios en distintas actividades comerciales y de servicios.

	Empleos (nº)	VAB (miles de euros)
Directo	258	9.156
Indirecto	75	3.788
Inducido	56	2.553
TOTAL PASAJEROS L. R.	389	15.497

(*) Empleos en número de ocupados. VAB: Valor añadido bruto a precios básicos en miles de euros.
 Pasajeros L.R. Efectos del gasto de pasajeros de línea regular. Los efectos de los servicios de los buques y actividades anexas están imputadas en el apartado de Industria Portuaria.
 FUENTE: Elaboración propia.

Sectores económicos. Los impactos indirectos e inducidos generados por el gasto de pasajeros de línea regular se extienden hacia una cadena de sectores que son diferentes según se trate de los impactos generados por compras corrientes a otras empresas (impacto indirecto) o por los trabajadores con sus sueldos y salarios (impacto inducido). Los siguientes gráficos (incluidos en la Tabla 8) detallan el impacto sobre el empleo y VAB en los sectores más relacionados con el gasto indirecto e inducido de pasajeros de línea regular.



Impacto económico de la actividad generada por los usuarios de las empresas de avistamiento de cetáceos

Resultados descriptivos del cuestionario

El objetivo de este apartado es calcular el impacto económico que se deriva del gasto en consumo que realizan los clientes de las empresas de avistamiento de cetáceos. Los usuarios del servicio se trasladan desde su punto de origen a Tarifa con la intención de realizar exclusivamente la actividad de avistamiento, o para realizar esa y otras actividades; durante su estancia los clientes incurren en un conjunto de gastos que benefician directamente a las empresas de avistamiento, como al resto de empresas de la zona (restaurantes, bares, comercios, hoteles, etc). El análisis de ese gasto permitirá computar el impacto económico de las actividades de avistamiento de cetáceos.

El cálculo del impacto se ha computado utilizando un cuestionario que se ha desarrollado a lo largo de cinco días de mayo y dos días de julio de 2015 con la intención de recoger los diversos patrones de comportamiento que pueden existir entre los clientes de los servicios de avistamiento. Los 129 cuestionarios válidos tienen un error muestral del 7,4% y un nivel de confianza del 95,5%.

Los resultados del cuestionario revelan que cuando el avistamiento se realiza en fin de semana o fuera del período vacacional, los usuarios del avistamiento de cetáceos tienden a realizar únicamente esa actividad; durante el período vacacional, el avistamiento coincide con la realización de una o varias de las siguientes actividades:

- Playa (70,5%).
- Surf/Windsurf (25,6%).
- Buceo (23,3%).
- Actividades culturales (17,8%).
- Senderismo/Rutas/Naturaleza (7,0%).

Se observan diferencias importantes entre los usuarios que deciden hacer el avistamiento de cetáceos en períodos vacacionales cortos, asociados a fines de semana durante el año, y aquellos que lo hacen durante los meses de verano. Los primeros hacen estancias cortas o muy cortas, y enfocadas a la actividad de avistamiento; los segundos tienden a estancias más prolongadas, fuera del municipio, y hacen más actividades durante su período vacacional.

Impacto económico de los usuarios de las empresas de avistamiento de cetáceos

Usuarios. A lo largo de 2015, un total de 45.150 pasajeros han realizado actividades de avistamiento de cetáceos con salida desde el Puerto de Tarifa. Este número –utilizado para cuantificar los impactos económicos– corresponde a los pasajeros declarados a la Autoridad Portuaria por las dos empresas que realizan esta actividad, si bien datos oficiales elevan esta cifra a los 70.000 pasajeros.

Gasto medio. El gasto medio diario del turista de avistamiento de cetáceos se cifra en 59,8 euros/día, que se destina a actividades de comercio al por menor, alojamiento y servicios de comidas y bebidas (de esta cantidad está detrída el gasto en empresas de avistamiento para evitar una doble contabilización con la industria dependiente). El gasto total se obtiene a partir del gasto medio diario y los 45.150 pasajeros que las empresas han declarado al Puerto. El gasto en consumo de los usuarios de las empresas de avistamiento asciende a 2,7 millones de euros (2,4 excluyendo impuestos indirectos). La Tabla 9 presenta la distribución del gasto entre las distintas actividades (según sectores CNAE y tablas I-O).

Tabla 9
Distribución media del gasto total de turistas según sectores económicos

CNAE (1)	TIO (2)	Sector	Gasto total (€)	Gasto neto (3)
47	43	Comercio al por menor	393.196	310.625
55	48	Servicios de alojamiento	877.423	789.681
56	49	Servicios de comidas y bebidas	1.446.702	1.302.032
		TOTAL	2.717.321	2.402.337

(1) CNAE 2009: Clasificación Nacional de Actividades Económicas. (2) Clasificación sectorial de las Tablas input-output 2010 de Andalucía. (3) Resultado de descontar la imposición indirecta sobre el gasto bruto total de turistas.
FUENTE: Elaboración propia

Impacto sobre el empleo. En 2015 un total de 54 puestos de trabajo dependían de la actividad económica generada por los turistas que hacen avistamiento de cetáceos. La distribución de los empleos por tipo de impacto es la siguiente (Tabla 10):

- Impacto Directo. 35 empleos directos se crearon a partir del gasto en comercios, restaurantes, alojamiento, pequeños comercios etc. de la zona. Téngase en cuenta que en este caso los empleos directos no son únicamente imputables a Tarifa, puesto que algunos gastos pueden haberse realizado en otros municipios de la comarca.
- Impacto Indirecto. 11 empleos indirectos se crearon a partir de las compras que las empresas destinatarias del gasto de turistas realizan a otras empresas para el desarrollo de su actividad comercial.



Al igual que en otras actividades descritas, los empleos indirectos se generan en los lugares donde las empresas realizan sus compras de bienes y servicios, siendo el límite geográfico las fronteras de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

- Impacto Inducido. 8 empleos inducidos se crearon a partir del gasto en consumo de los trabajadores directos e indirectos. Los empleos inducidos tienen también como referencia geográfica la región.

Impacto sobre el VAB: En 2015, 2,3 millones de euros en valor añadido se generaron a partir de la actividad económica generada por los usuarios de las empresas de avistamiento. Esta cantidad se distribuye de la siguiente forma:

- Impacto Directo. 1,4 millones de euros corresponden a VAB directo producido por el gasto de los turistas que visitan Tarifa para avistar cetáceos.

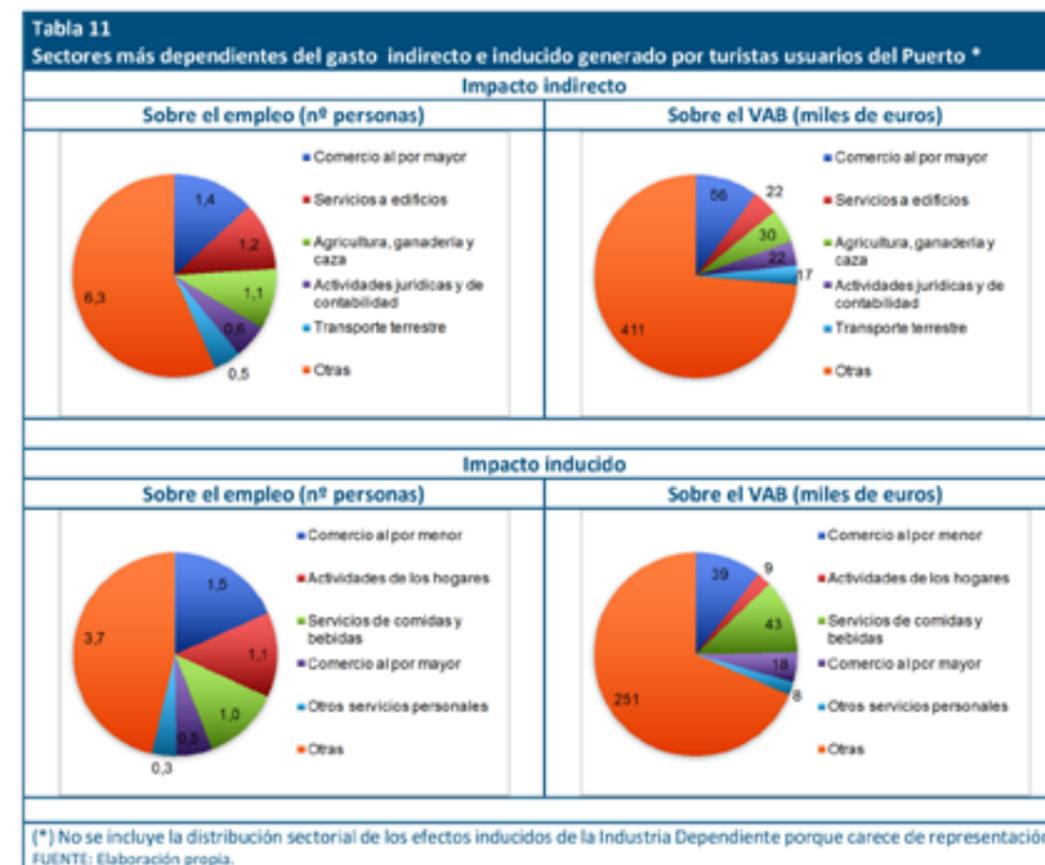
- Impacto Indirecto. 0,6 millones de euros se deben a VAB indirecto generado por las compras que las empresas destinatarias del gasto de turistas realizan a otras empresas para el desarrollo de su actividad comercial.

- Impacto Inducido. 0,4 millones corresponden a VAB inducido producido a partir del gasto en consumo de los empleos directos e indirectos.

	Empleos (nº)	VAB (miles de euros)
Directo	35	1.364
Indirecto	11	557
Inducido	8	366
TOTAL IMPACTO	54	2.287

(*) Empleos en número de ocupados. VAB: Valor añadido bruto a precios básicos en miles de euros. Los efectos de las empresas de avistamiento están imputados en el apartado de Industria Dependiente.
FUENTE: Elaboración propia.

Sectores económicos. Los impactos indirectos e inducidos generados por el gasto de los clientes de las empresas de avistamiento se extienden, al igual que ocurre con las otras actividades examinadas, hacia una cadena de sectores que son diferentes según se trate de los impactos generados por compras corrientes a otras empresas (impacto indirecto) o por los trabajadores con sus sueldos y salarios (impacto inducido). Los siguientes gráficos (incluidos en la Tabla 11) detallan el impacto sobre el empleo y VAB en los sectores más relacionados con el gasto indirecto e inducido.



Percepción de los comerciantes de la ciudad sobre el Puerto de Tarifa

En los párrafos anteriores se ha estimado de forma cuantitativa el impacto económico de cada una de las actividades existentes en el Puerto de Tarifa. En este apartado pretendemos abordar la influencia del Puerto desde una perspectiva cualitativa; para ello se ha procedido a preguntar a los comercios y negocios de la ciudad cómo influye el Puerto en su actividad diaria.

Análisis global

Con el objetivo de recoger la percepción de empresarios y comerciantes, a lo largo del mes de mayo de 2016 se encuestó a un total de 296 gerentes de comercios ubicados en el casco urbano del municipio. Se seleccionaron todos los comercios situados en el interior de las murallas y en las principales calles del resto del municipio. De la muestra, el 21,6% son comercios dedicados a venta de ropa, el 20,1% son bares/restaurantes, el 17,6% comercios de alimentación, incluidos supermercados, el 4,1% hoteles y pensiones, el 2,0% negocios de productos de artesanía, el 1,7% supermercados y el resto se reparte entre otros negocios como peluquerías, zapaterías, farmacias, ferreterías, etc. Las preguntas del cuestionario estaban relacionadas con aspectos como el grado de influencia de las actividades portuarias en el negocio, la percepción del tráfico regular de pasajeros y la Operación Paso del Estrecho (OPE), los efectos positivos o negativos del incremento de pasajeros y vehículos, o el efecto de diversas medidas tendentes a descongestionar el tráfico de vehículos en la Ciudad. Cuando se plantean diferentes posibilidades, las respuestas no son excluyentes.

La mayor parte de los encuestados (gerentes, responsables y encargados de cada negocio) entienden que el Puerto influye de forma positiva en su actividad comercial. El 61,9% de los 296 comercios encuestados



afirman que el Puerto de Tarifa afecta positivamente a su negocio y declaran que, por término medio, el 35,7% de su facturación depende de la existencia del Puerto y de los pasajeros que por él transitan. Los negocios que declaran que no les afecta la existencia del Puerto (35,0%), o les afecta negativamente (3,1%), señalan una dependencia nula de las actividades portuarias. El rango de dependencia del Puerto cubre el espectro completo, y va desde el 0% que declaran el 14,2% de los encuestados, al 100% que declaran el 1,4% de los negocios.

La influencia positiva está relacionada con la cercanía al Puerto y con el tipo de establecimiento. El efecto de la actividad portuaria es positiva para el 72,3% de los negocios situados en el centro histórico y para el 51,6% de los situados en la parte moderna de la ciudad. Los afectados favorablemente por el Puerto son fundamentalmente bares y restaurantes, hoteles, pensiones y agencias de viaje; los comercios a los que no les afecta –o afecta negativamente el Puerto– están relacionados con el consumo habitual de la población residente (ropa, alimentación, etc.).

Percepción de la influencia de los pasajeros OPE vs pasajeros habituales

El análisis de los cuestionarios evidencia cierta similitud entre la influencia positiva que tiene en los comercios el tráfico de pasajeros durante la Operación Paso del Estrecho (OPE) y durante el resto del año; el período temporal que comprende la OPE y los pasajeros que transitan por el Puerto en esa época no se perciben como un elemento negativo para los negocios de la ciudad si se compara con el resto del año.

El 40,5% de los negocios declaran verse afectados positivamente por el tránsito de pasajeros durante la OPE y el 45,9% declaran que no influye en su facturación. Si atendemos al tráfico de pasajeros durante el resto del año (fuera de la OPE), el 41,8% entienden que el tráfico regular de pasajeros afecta positivamente a su negocio y el 47,3% que no afecta. El 13,6% declaran que los pasajeros OPE afectan negativamente a su negocio; en el caso de pasajeros regulares este porcentaje de respuestas negativas es del 10,9%.

Percepción de la influencia del incremento de pasajeros y vehículos

La percepción de los comerciantes cambia cuando se separa el efecto de los pasajeros del efecto de los vehículos. Mientras los encuestados perciben como positivo para su negocio un hipotético incremento de pasajeros, ven como algo negativo el incremento de vehículos.

Más de la mitad de los encuestados entienden que un incremento de pasajeros beneficiaría a su negocio (el 60% de los encuestados ven positivo el aumento de usuarios del puerto en época regular y el 50% en época OPE); sin embargo, sólo el 18% de los encuestados percibirían un efecto positivo en el incremento de vehículos en época regular y el 16% en época OPE. La influencia negativa del incremento del tráfico de vehículos en el comercio es percibida por el 33% de los encuestados, si nos referimos a tráfico regular, y por el 37% de los comercios si nos referimos a la época OPE.

Percepción de la influencia de diferentes medidas para la descongestión del tráfico de vehículos

Para valorar el efecto negativo de la congestión del tráfico de vehículos, se ha preguntado a los comerciantes por la influencia que tendría en su negocio la creación de un aparcamiento de pago, la creación de un aparcamiento gratuito o la creación de un acceso directo para evitar el tránsito de pasajeros por la ciudad.

De los 182 comercios que perciben que el Puerto tiene un efecto positivo en su actividad el 41,2% entienden que la creación de un aparcamiento de pago beneficiaría a su negocio y el 50,5% que un acceso alternativo afectaría positivamente. La creación de un aparcamiento gratuito se percibe positivamente por

144 de los 182 comercios (79,1%), negativamente por 14 (7,7%) y sin efecto por 24 (13,2%).

Cuando nos concentramos en la opinión de los 103 comercios a los que no les afecta el Puerto en su actividad diaria, tenemos la oportunidad de valorar si esos negocios pueden incorporarse, tras las medidas propuestas, a aquellos comercios que se benefician positivamente de la existencia del Puerto.

De las 3 medidas planteadas sólo la creación de un aparcamiento de pago se percibe como neutra. Por el contrario, es muy alta la percepción como positiva de un acceso alternativo (60,2% de los 103 comercios), pero más positivo aún se considera el efecto de un aparcamiento gratuito (el 66% de los 103 comercios considera que tendría un efecto positivo).

Del análisis global de estos resultados se percibe que los comercios no desean perder el efecto positivo del tráfico de pasajeros en sus negocios; es más, entienden como positivo un incremento de pasajeros. Por el contrario, un incremento de vehículos se percibe como negativo para el desarrollo de la actividad comercial. Entre las medidas que podrían paliar la congestión del tráfico de vehículos por la ciudad, la mayoría de los que entienden que el Puerto beneficia a sus negocios ven como mejor opción la creación de un aparcamiento gratuito, seguida a distancia por la creación de un acceso directo; entre los que creen que el Puerto no afecta a su negocio, la opción del aparcamiento gratuito es la más deseada, seguida por un acceso alternativo.

Impactos económicos totales del Puerto de Tarifa

La suma de impactos económicos de la Industria Portuaria, Industria Dependiente y pesca junto con los efectos económicos de las actividades náutico-deportivas, los pasajeros de línea regular y los clientes de las empresas de avistamiento de cetáceos, proporcionan los efectos económicos totales atribuibles al Puerto de Tarifa. En los siguientes párrafos se detallan las principales cifras (Tabla 12).

Impacto sobre el empleo. En 2015 un total de 1.577 puestos de trabajo dependían directa o indirectamente de la actividad económica generada por el Puerto de Tarifa. Atendiendo al tipo de impacto, los empleos se distribuyen de la siguiente forma:

- Impacto Directo. 912 fueron los empleos directos generados a raíz de la presencia de las actividades que componen la Industria Portuaria, la Industria Dependiente, la pesca y las actividades náutico-deportivas, además del gasto de pasajeros y turistas. La Industria Portuaria contribuye con 316 empleos directos, la dependiente con 39 puestos de trabajo, y la pesca (sector extractivo y mayoristas) con 259. Las empresas e instituciones que más empleo directo generan son, por orden, la naviera FRS, cuyas oficinas principales están localizadas en Tarifa, el sector pesquero y las instituciones y organismos que forman parte de la Industria Portuaria. Destacable es también el impacto económico directo de los pasajeros de línea regular, con 258 empleos generados a raíz del gasto de estos pasajeros en el entorno. La metodología de impacto económico y el proceso de recogida de información definen los 912 empleos como imputables directamente a la presencia del Puerto de Tarifa.

- Impacto Indirecto. 398 fueron los empleos indirectos creados por las compras que las empresas que componen la Industria Portuaria, la Industria Dependiente, la pesca, y aquellas que son el destino del gasto de pasajeros y turistas, realizan a otras empresas para el desarrollo de su actividad comercial. A estos empleos indirectos la Industria Portuaria contribuye con 287 empleos indirectos, la dependiente con 2 puestos de trabajo y la pesca (sector extractivo y mayoristas) con 22. La contribución indirecta del gasto de pasajeros y turistas se cifra en 75 y 11 empleos, respectivamente. Los resultados del impacto indirecto son imputables al entorno en el que las empresas realizan sus compras de bienes y



servicios, donde las fronteras de la Comunidad Autónoma de Andalucía constituyen el límite máximo de referencia.

- Impacto Inducido. 267 fueron los empleos inducidos creados a partir del gasto que los trabajadores de la Industria Portuaria, Industria Dependiente, junto con las otras actividades imputables al Puerto realizan con sus sueldos y salarios en distintas actividades comerciales y de servicios. La Industria Portuaria contribuye con 159 empleos inducidos, la dependiente con 8 puestos de trabajo y la pesca (sector extractivo y mayoristas) con 35. 56 y 8 empleos inducidos son imputables a pasajeros y turistas. Los impactos inducidos se circunscriben a la zona en la que los empleos directos e indirectos realizan su consumo, donde Andalucía es de nuevo el ámbito geográfico de referencia.

- Distribución de efectos del gasto/inversión. De todos los impactos sobre el empleo generado por el Puerto de Tarifa, el 2,4% corresponde a actividades de inversión realizadas por la Autoridad Portuaria. El empleo generado por las inversiones en el Puerto de Tarifa en 2015 están relacionadas, entre otras, con el proyecto de adecuación de las alienaciones del Muelle 2, y con las obras complementarias para el ordenamiento del entorno de la estación marítima, aparcamiento e instalaciones de control. La Tabla 12 resume los principales resultados.

Impacto sobre el VAB: En 2015, 64 millones de euros en valor añadido se generaron a partir de las actividades económicas desarrolladas por el Puerto de Tarifa. Esta cantidad se distribuye de la siguiente forma:

- Impacto Directo. 32,7 millones de euros corresponden a VAB directo producido por la Industria Portuaria, por la Industria Dependiente, por las actividades pesqueras, náutico-deportivas, y por el gasto de pasajeros y turistas.

- Impacto Indirecto. 19,2 millones de euros se deben a VAB indirecto de las compras que las empresas ubicadas en los anteriores sectores realizaron para el desarrollo de su actividad económica.

- Impacto Inducido. 12,1 millones corresponden a VAB inducido creado por el gasto que los trabajadores que dependen directa o indirectamente del Puerto de Tarifa realizaron con sus sueldos y salarios.

- Distribución de efectos del gasto/inversión. De todos los efectos sobre el VAB generados por el Puerto de Tarifa, el 2,9% proviene de actividades de inversión realizadas por la Autoridad Portuaria. Por tanto, al igual que los impactos sobre el empleo, la mayor parte de los efectos económicos sobre el VAB son generados por las actividades habituales de prestación de servicios u otras actividades industriales, comerciales o turísticas generadas por el Puerto. La Tabla 1 resume los principales resultados.

Tabla 12 Impacto económico del Puerto de Tarifa 2015 (Industria Portuaria, Industria Dependiente y pesca)						
	Empleos (número de ocupados)			VAB (miles de euros)		
	Actividad sin inversiones	Impacto de la inversión	Total Empleos	Actividad sin inversiones	Impacto de la inversión	Total VAB
Directo	316	-	316	15.217	-	15.217
Indirecto	256	31	287	12.221	1.558	13.779
Inducido	152	7	159	6.928	317	7.245
TOTAL INDUSTRIA PORTUARIA	724	38	762	34.366	1.875	36.240
Directo	39	-	39	1.481	-	1.481
Indirecto	2	-	2	111	-	111
Inducido	8	-	8	362	-	362
TOTAL INDUSTRIA DEPENDIENTE	49	-	49	1.954	-	1.954
Directo	259	-	259	5.340	-	5.340
Indirecto	22	-	22	953	-	953
Inducido	35	-	35	1.595	-	1.595
TOTAL PESCA	316	-	316	7.888	-	7.888
Directo	5	-	5	142	-	142
Indirecto	1	-	1	50	-	50
Inducido	1	-	1	44	-	44
TOTAL ACT. NÁUTICO-DEPORTIVAS	7	-	7	236	-	236
Directo	258	-	258	9.156	-	9.156
Indirecto	75	-	75	3.788	-	3.788
Inducido	56	-	56	2.553	-	2.553
TOTAL PASAJERO LÍNEA REGULAR	389	-	389	15.497	-	15.497
Directo	35	-	35	1.364	-	1.364
Indirecto	11	-	11	557	-	557
Inducido	8	-	8	366	-	366
TOTAL AVISTAMIENTO CETÁCEOS	54	-	54	2.287	-	2.287
Directo	912	-	912	32.700	-	32.700
Indirecto	367	31	398	17.680	1.558	19.238
Inducido	260	7	267	11.848	317	12.165
TOTAL IMPACTO	1.539	38	1.577	62.228	1.875	64.103

(*) Empleos en número de ocupados. VAB: Valor añadido bruto a precios básicos en miles de euros.
FUENTE: Elaboración propia.

Comparación 2007-2015. La comparación de los resultados de impacto económico 2007 del Puerto de Tarifa y los actuales de 2015 resulta complicada porque coinciden tanto modificaciones en la metodología de impacto económico (definición de Industria Portuaria, Industria Dependiente, etc.), como cambios en las tablas input-output que se utilizaron en cada año para el cálculo de los efectos indirectos e inducidos, y alteraciones en la estructura empresarial de parte de la Industria Portuaria. Con las debidas cautelas, un intento de comparar ambos resultados requiere detraer el impacto económico de las inversiones en 2015 (además del efecto de pasajeros regulares y turistas usuarios del Puerto) y el impacto económico de la pesca en ambos años (puesto que las fluctuaciones del sector pesquero están al margen de la propia actividad portuaria). El resultado de esta operación muestra que entre 2007 y 2015 el Puerto de Tarifa ha aumentado el empleo un 4,6% y el VAB un 26,1%.



Referencia geográfica y empleo. La referencia geográfica de los 1.577 empleos totales debe hacerse atendiendo al tipo de impacto. Los empleos directos del Puerto de Tarifa se localizan en el propio Puerto y en la ciudad, mientras que los empleos indirectos e inducidos, al derivarse de las Tablas Input-Output de Andalucía, tienen como referencia la región. Aún así, buena parte de los empleos indirectos y de los inducidos -los primeros derivados de las compras de bienes y servicios de las empresas vinculadas al Puerto y los segundos derivados del consumo de los empleos directos e indirectos- se localizarán en Tarifa y en los municipios del entorno más próximo.

La proyección a 2015 del número de ocupados de la ciudad de Tarifa, según Censo, asciende a 6.252 personas, y el impacto directo del Puerto a 912 personas, lo que implica que el impacto económico del empleo directo en términos de población ocupada en Tarifa es del 14,6%. Téngase en cuenta, como se destaca en el párrafo anterior, que gran parte de los empleos indirectos e inducidos se circunscriben también al municipio de Tarifa, lo que implica que el impacto económico total sobre el empleo del municipio es superior a esa cifra.

ESTUDIO DEL IMPACTO ECONÓMICO DEL PUERTO DE TARIFA Y SU CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA CIUDAD 2015



1. INTRODUCCIÓN

Este estudio es fruto de un convenio de colaboración entre la Autoridad Portuaria del Puerto de la Bahía de Algeciras y la Universidad de Cádiz, y se ha realizado a petición de la primera. En esta Introducción el equipo de redacción desea mostrar explícitamente su agradecimiento a todas aquellas personas que han contribuido a su conclusión, especialmente al Presidente de la Autoridad Portuaria, D. Manuel Morón, por la confianza depositada una vez más en la Universidad de Cádiz para la realización de este trabajo, al jefe del Área de Desarrollo Sostenible y coordinador del puerto de Tarifa, D. Juan Antonio Patrón, a la responsable del Puerto de Tarifa, D^a. Juana Santander, y a todas las personas de la Autoridad Portuaria que han colaborado activamente en el proceso de obtención de los datos necesarios para el estudio. En la misma línea, extendemos nuestro reconocimiento y gratitud a todos los que han participado en el proceso de entrevistas, a las empresas y ciudadanos de Tarifa que generosamente han cumplimentado los cuestionarios necesarios para obtener la información primaria de este trabajo.

Este Informe se enmarca parcialmente en un estudio más amplio llevado a cabo por varias universidades andaluzas en colaboración con la consultora PwC para determinar el efecto total de los puertos de Andalucía en el conjunto de su economía. No obstante, el estudio abarca otros aspectos que van más allá de un análisis de impacto portuario clásico, y que incluyen el efecto del gasto de pasajeros y turistas usuarios del Puerto, además de un análisis de percepción de comerciantes y empresarios sobre las ventajas y posibles inconvenientes de las actividades portuarias para el municipio de Tarifa. Existen, por tanto, varios objetivos adicionales a los planteados por PwC para el cálculo de impactos y cuyo planteamiento viene motivados tanto por las propias características del Puerto de Tarifa, como por la necesidad de la Autoridad Portuaria –y de la propia sociedad– de conocer otros aspectos que no recogería un análisis típico de impacto económico portuario. En los siguientes párrafos se describe brevemente algunas características que definen el Puerto objeto de estudio, así como los objetivos, metodología y estructura del Informe.

El Puerto de Tarifa. Características y tráficos

Características físicas e inversiones

El Puerto de Tarifa es un Puerto de Interés General gestionado por la Autoridad Portuaria del Puerto de la Bahía de Algeciras. El Puerto de Tarifa es frontera exterior de la Unión Europea (frontera Schengen) desde marzo de 2003, lo que implica unas condiciones determinadas, tanto de sus infraestructuras como de sus cerramientos exteriores. En él se ubican la Dársena Pesquera, los Muelles de la Rivera, el Dique del Sagrado Corazón y una Zona Comercial. En total las dársenas de servicio comprenden 1.572 metros de longitud, con uso polivalente, pasajeros, pesca y deportivo (véanse detalles en las Tabla 1.1 y 1.2).



Tabla 1.1
Resumen de características técnicas del Puerto de Tarifa

CARACTERÍSTICAS		DÁRSENAS (*)
Situación	Longitud	05º 36' Oeste (Greenwich)
	Latitud	36º 07' Norte
	Anchura Boca Entrada	100,00 m.
	Calado en B.M.V.E.	7,00 m.
Superficie de flotación		10,61 hectáreas
Superficie terrestre		74.101,00 m ²
Muelles y atraques. Longitud		1.572 m.
Utilización		Polivalente, Pesca, Pasajeros y Náutico-Deportiva
Muelles		Dique del Sagrado Corazón, Zona Comercial, Dársena Pesquera y Muelles de Rivera

FUENTE: Memoria Anual Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. Elaboración propia.

En los últimos años se han llevado a cabo inversiones que han contribuido a mejorar la fisonomía del Puerto. Entre ellas destacan el inicio en 2015 de la segunda fase del proyecto de ordenación y urbanización del recinto pesquero. Estas obras tienen como objeto culminar la ordenación del Puerto, derivada del cumplimiento de las estipulaciones del Convenio firmado entre el Ayuntamiento de Tarifa y la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras en 2004. Otra obra a destacar es la instalación de 335 m. de pantalanes flotantes y 313 m. de fingers en las dársenas menores de Tarifa para el atraque de embarcaciones deportivas. Con estas obras el Puerto pasa a tener 117 atraques para este tipo de embarcaciones, además de los servicios de agua, electricidad y alumbrado. En relación con la integración del frente marítimo en la ciudad de Tarifa, destacan las obras que se están llevando a cabo dentro del proyecto de reordenación del muelle pesquero para comunicar las dársenas pesqueras y comercial y optimizar el muelle. La Tabla 1.3 detalla todas las inversiones de la Autoridad Portuaria llevadas a cabo en el ejercicio de evaluación en el Puerto de Tarifa (2015).

Tabla 1.2
Dársenas del Servicio del Puerto de Tarifa

	LONGITUD (m)	CALADO (m)	EMPLEO
DIQUE DEL SAGRADO CORAZÓN	418	-5 a -8	Polivalente/ Pasajeros
Tramo 1	119	-5	Polivalente
Tramo 2	78	-8	Polivalente
Atraque nº1	150	-7 a -5	Polivalente
Atraque nº2	71	-5	Pasajeros
ZONA COMERCIAL	91	-5,5	Pasajeros
Atraque nº3	91	-5,5	Pasajeros
DÁRSENA PESQUERA	579	-3 a -5	Pesca/Deportivo
Muelle nº1	199	-4 a -5	Pesca
Muelle nº2	120	-3 a -5	Pesca
Muelle nº3	58	-3,5	Pesca
Muelle de Ribera (N)	40	-3,5	Pesca
Muelle de Ribera (W)	20	-3,5	Pesca
Dique Interior Pesquero (W)	78	-3,5	Pesca
Dique Interior Pesquero (W)	64	-3	Deportivo
DÁRSENA EMB. DEPORTIVAS	405	-3	Deportivo
Dique Interior Pesquero (E)	64	-3	Deportivo
Pantalán nº1	67	-3	Deportivo
Pantalán nº2	55	-3	Deportivo
Pantalán nº3	71	-3	Deportivo
Pantalán nº3-a	46	-3	Deportivo
Pantalán nº3-b	36	-3	Deportivo
Pantalán nº3-c	36	-3	Deportivo
Pantalán nº3-d	30	-3	Deportivo
TOTAL	1.493	-3 a -8	Polivalente/ Pasajeros/ Pesca/ Deportivo

FUENTE: Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. Elaboración propia



Tabla 1.3 Inversiones de la APBA en el Puerto de Tarifa		
	TÍTULO	Inversión (€)
1	Colocación de <i>finger</i> para prácticos y ampliación de nuevos pantalanes en nuevas instalaciones para embarcaciones deportivas	37.790
2	Proyecto de obras complementarias de ordenación y urbanización del recinto pesquero. 2ª fase	148.388
3	Proyecto de rehabilitación de pavimento en explanadas de embarque de vehículos en la terminal de ferris	91.076
4	Proyecto de ejecución de la rehabilitación de los edificios para almacenes 1, 2 y 3 en el muelle pesquero	373.503
5	Proyecto de ordenación y urbanización del recinto pesquero. 2ª fase	194.735
6	Proyecto de obras complementarias al de ordenación del entorno de la estación marítima, aparcamiento e instalaciones de control	456.220
7	Proyecto de ordenación del entorno de la estación marítima, aparcamiento e instalaciones de control	290.856
8	Proyecto de reparación de cerramiento Schengen dique de abrigo Sagrado Corazón de Jesús por daños producidos por el temporal del 18 y 19 de febrero de 2015	90.113
9	Actuaciones varias en el entorno de la estación marítima, aparcamiento e instalaciones de control	26.438
10	Demolición en el interior del local 82	2.760
11	Adecuación de las instalaciones provisionales del tendido eléctrico en el muelle nº2 y para alumbrado público del vial trasero a la lonja pesquera	32.256
12	Trabajos de reparación en puerta de lonja	462
	TOTAL URBANISMO	1.592.571
1	Suministro e instalación de puertas de acceso a los pantalanes para embarcaciones deportivas en el Puerto de Tarifa	23.571
2	<i>Fingers</i> transitables y estructura para el embarque de los servicios de practicaje	34.649
	TOTAL CONSERVACIÓN	58.221
1	Inspección submarina del muelle nº2	11.130
2	Tratamiento de suelo en la lonja	7.171
3	Suplemento de hormigón para montaje de defensas en muelle	31.501
4	Cerramiento y pedestal de grúa zona de descarga para la lonja	7.960
5	Inspección submarina de muelles y diques	7.780
6	Trabajos de batimetría	2.600
7	Recuperación barcos hundidos	10.215
8	Ampliación recuperación barcos hundidos	7.200
9	Trabajos de batimetría final	2.600
10	Sondeos en el muelle nº 1	9.762
11	Proyecto de adecuación de alineaciones del muelle nº 2	569.757
12	Proyecto de refuerzo del pie del muelle del atraque nº 3	113.128
	TOTAL INFRAESTRUCTURAS	780.806

Las características de las instalaciones en función del tipo de tráfico que se realiza en el puerto son las siguientes:

a) Tráfico de pasajeros. En el Puerto se realiza el enlace de línea regular entre las ciudades de Tarifa y Tánger, cubriendo una distancia de unos 30 km en aproximadamente 35 minutos. En el Puerto existen dos atraques que se utilizan por embarcaciones de alta velocidad que cubren la línea Tarifa-Tánger ciudad, además de un tercer atraque de uso polivalente. Esta línea es operada actualmente

por dos navieras: FRS e Inter-Shipping. La Estación Marítima cuenta con una superficie total de 2.116 metros cuadrados dividida en dos plantas. La planta baja está dedicada al embarque y desembarque de pasajeros, a locales para venta de billetes de las navieras, cafetería y organismos oficiales, como Guardia Civil, Policía Nacional y Aduanas. En la planta alta se ubican oficina de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y de la Corporación de Prácticos, además de vestuarios y salas de uso ocasional. Para dar servicio al tráfico de pasajeros también se encuentra un área de pre-embarque o estacionamiento para la atención a los vehículos. En esta área se dispone de instalaciones para el procesamiento de vehículos de embarque y desembarque, un área de embarque restringida para cada naviera cumpliendo los requisitos de zona Schengen y un aparcamiento en régimen de concesión privada.

b) Pesca. El muelle pesquero se encuentra situado en el suroeste del Puerto y ocupa casi la mitad de su extensión. Se dedica principalmente a pesca del atún rojo de almadraba y del besugo de la pinta o voraz de Tarifa, que se captura con un arte específico de palangre de fondo o voracera. Dispone de una lonja con una superficie total de 1.093 metros cuadrados, además de edificios con 2.626 metros cuadrados de superficie, principalmente para el almacenamiento de pertrechos, fábrica de hielo, servicio de suministro de combustible y un varadero. Su gestión la realiza la Cofradía de Pescadores de Tarifa.

c) Zona náutico-deportiva . Se encuentra situada en el Muelle de Ribera y cuenta con 6 pantalanes flotantes de entre 60 y 145 m. de longitud, que pueden albergar hasta 117 embarcaciones de hasta 10 metros de eslora. Además, el Puerto dispone de otro pantalán dedicado al movimiento de pasajeros para actividades relacionadas con el avistamiento de cetáceos. En esta zona también se encuentran locales destinados a actividades náutico-deportivas y turísticas.

Tráfico portuario

Aunque es en la actualidad un puerto relativamente pequeño, presenta una gran actividad en términos de tráfico de pasaje, tanto de personas como de vehículos. El movimiento de pasajeros se cifró en 2015 –año seleccionado para la evaluación de los impactos económicos– en 1,33 millones de personas y el tráfico de vehículos en 228.080 unidades. Esta cifra supone que aproximadamente uno de cada cuatro pasajeros que cruza el Estrecho de Gibraltar en línea regular, lo hace a través del Puerto de Tarifa (el resto lo hace a través del Puerto Bahía de Algeciras). Si atendemos a una evolución histórica reciente, se puede apreciar un considerable incremento sostenido en el tráfico de pasaje. En 2003 transitaron por el Puerto ciento setenta mil pasajeros y algo más de veinticinco mil vehículos. En 2007 se superó el millón de pasajeros y los doscientos mil vehículos. El último dato disponible (2016) cifra el número de pasajeros en 1,4 millones, lo que supone un incremento del 5,29% respecto al ejercicio anterior.

Junto con el tráfico de pasajeros y vehículos coexisten en el Puerto otras actividades comerciales, pesqueras, náutico-deportivas y turísticas relacionadas con el avistamiento de cetáceos y el buceo. Por ejemplo, en 2015 se vendieron en su lonja 286.920 kg de pescado fresco con un valor de primera venta de 3.245.780,23€. En la zona náutico-deportiva, el número de atraques disponibles se ha incrementado en los últimos años, pasando de 84 en 2006 a 117 en la actualidad. También se realizan actividades relacionadas con el buceo puesto que es un enclave de referencia para esta disciplina deportiva. Todas estas cifras se presentan con más detalle en los capítulos correspondientes a cada tipo de actividad.

Objetivos

Objetivo general. Teniendo en cuenta las características del Puerto de Tarifa expuestas en los párrafos anteriores y las necesidades requeridas por la Autoridad Portuaria, el objetivo central de este Informe es



evaluar el impacto económico del Puerto de Tarifa en 2015. La identificación de cada una de las actividades económicas y la cuantificación de los impactos en términos de empleo pondrán de relieve, con datos objetivos, los efectos económicos del Puerto.

Objetivos específicos. El objetivo general se concreta en tres objetivos específicos:

1. Cuantificar el impacto económico (efectos directos, indirectos e inducidos) en el ejercicio 2015 sobre la ciudad y su entorno de las actividades que actualmente se desarrollan en el Puerto de Tarifa (efectos de la Industria Portuaria, Industria Dependiente, pesca, y actividades náutico-deportivas). Como es habitual en los estudios de impacto, este análisis implica la obtención de un número de variables perfectamente cuantificables que, en conjunto, reflejan suficientemente el volumen de actividad económica. Siguiendo la metodología propuesta por PwC (2015) y acordada por las universidades andaluzas responsables de los estudios de cada puerto, estas variables se concretan en dos: Valor Añadido Bruto (que se obtiene como la suma de la remuneración de los asalariados, el excedente bruto de explotación y los impuestos netos sobre la producción) y número de personas empleadas en actividades portuarias y en otras actividades que guardan una relación de dependencia con el puerto. Aunque la metodología PwC sugiere estas dos variables básicas, en este trabajo se añaden otras variables relevantes como los sueldos y salarios, EBITDA y el volumen de ventas.

2. Cuantificar el impacto económico del gasto realizado tanto por los pasajeros de línea regular como por los clientes de las empresas de avistamiento de cetáceos. El objetivo es determinar cuál es el gasto de los pasajeros y turistas usuarios del Puerto en Tarifa, su impacto en términos de empleo y valor añadido, además de identificar los sectores que se verían más afectados ante una hipotética reducción de esta actividad.

3. Como complemento a los puntos anteriores, se proporciona un análisis sobre la percepción de los gestores de otras actividades económicas situadas en la Ciudad –y ajenas a los propios servicios directamente dependientes del Puerto– sobre la presencia e influencia del Puerto en sus negocios y comercios.

Metodología

Tres procedimientos para cumplir con tres objetivos específicos. Conforme a los objetivos planteados, la metodología se divide en tres partes. Una primera parte sigue las pautas habituales del análisis input-output, con los matices introducidos por la Consultora PwC (2015) para homogeneizar el procedimiento de obtención de los impactos económicos del Puerto de Tarifa. Una segunda parte incluye algunos aspectos adicionales para incorporar los efectos económicos del gasto realizado en la ciudad por los pasajeros de línea regular y los clientes de las empresas de avistamiento de cetáceos. La tercera parte tiene por objeto determinar cuál es la percepción que tienen los comerciantes sobre cómo influye el Puerto en sus negocios. Para el análisis de cada uno de estos aspectos se ha llevado a cabo un extenso trabajo de campo. En los puntos siguientes se destacan los aspectos esenciales del procedimiento (más detalles sobre la metodología input-output figura en el Anexo).

Impacto económico de las actividades portuarias y de los sectores dependientes del Puerto. El procedimiento sigue los siguientes criterios:

Para este estudio se definen dos variables clave de impacto: VAB y empleo, ambas referidas al ejercicio 2015 (como se indicó anteriormente, en este trabajo se complementan estas variables con otros indicadores relevantes, como sueldos y salarios, EBITDA y volumen de ventas).

Se consideran varios grupos de impacto:

- Industria Portuaria, compuesta por el conjunto de empresas o actividades que son directamente necesarias para la realización del tráfico portuario (movimiento de buques, transporte de mercancías o viajeros, etc., así como embarque y desembarque).
- Industria Dependiente del Puerto. Comprende al conjunto de empresas cuya actividad económica está vinculada a la Industria Portuaria mediante una relación de dependencia del puerto. Para obtener los impactos de la Industria Dependiente es preciso determinar un coeficiente que cuantifique el grado de dependencia.
- Pesca. Recoge la parte imputable al Puerto de Tarifa del sector extractivo y comercializador (actividad de la Lonja).
- Actividades náutico-deportivas. Aunque en términos de impacto esta actividad pueda ser de menor relevancia, dada la presencia de 117 atraques con embarcaciones de diversa tipología, se han incorporado al impacto total los efectos del gasto realizado por los propietarios de estas embarcaciones.

Se definen tres tipos de impacto: directo, indirecto e inducido:

- El impacto directo es la actividad generada por las empresas pertenecientes a alguno de los dos grupos de impacto definidos anteriormente.
- El impacto indirecto es la actividad generada por las empresas que suministran productos y/o servicios a las empresas que están relacionadas con el puerto.
- El impacto inducido se produce como consecuencia del consumo de bienes y servicios realizado por los trabajadores que operan directa o indirectamente en la actividad portuaria.

La obtención de la información necesaria para el cálculo de los impactos proviene fundamentalmente de encuestación directa a las empresas e instituciones directamente involucradas en la actividad portuaria y a aquellas con una relación de dependencia del Puerto. Esta información se complementa con el depósito de cuentas de las empresas en el Registro Mercantil cuando hay datos no cumplimentados en los cuestionarios. En el caso del sector pesquero también se han consultado algunos Informes de la Junta de Andalucía sobre el Puerto de Tarifa. El gasto de las embarcaciones de recreo procede directamente de la Información obtenida de los usuarios por la propia Autoridad Portuaria.

Impacto económico del gasto realizado por los pasajeros de línea regular y los clientes de las empresas de avistamiento de cetáceos. Para identificar no solo el impacto económico de las empresas que dependen total o parcialmente del Puerto, sino también de los pasajeros que transitan por el puerto, es preciso tener en cuenta el volumen y distribución del gasto tanto de pasajeros de línea regular como de turistas que embarcan en el Puerto con el objetivo de avistamiento de cetáceos. Este análisis es relevante y oportuno en puertos cuyo negocio fundamental no es el tráfico de mercancías, sino el movimiento de personas. Suele ser común, por ejemplo, en puertos de origen/destino turístico donde hay un gran volumen de cruceristas u otro tipo de pasajeros. Téngase en cuenta, no obstante, que el impacto del tráfico de pasajeros se divide en dos grupos: aquel generado por las líneas de transporte marítimo y servicios anexos (combustible, reparaciones, etc.), y el que se obtiene a partir del gasto del pasajero. En este trabajo la primera parte ya se computa como parte de las actividades portuarias cuya metodología se ha explicado en el punto anterior. Por tanto, el objetivo de este análisis es determinar el impacto del gasto del pasajero



en la ciudad y su entorno (y de igual forma de los usuarios de las empresas de avistamiento), y para ello se ha llevado a cabo un proceso de encuestación en coordinación con la Autoridad Portuaria, a una muestra representativa de pasajeros durante varios periodos en el ejercicio 2015. Una vez identificado el gasto y su desagregación por actividades para los pasajeros y los clientes de las empresas de avistamiento, se obtiene el volumen total de gasto y su impacto en términos de las principales magnitudes económicas.

Percepción sobre la presencia del Puerto en la ciudad. Los análisis anteriores se complementan con una metodología cualitativa en la que, utilizando una escala tipo Likert, los gerentes de comercios minoristas en la ciudad expresan su percepción sobre el beneficio o perjuicio que representa el flujo de viajeros del Puerto en sus respectivos negocios.

Estructura

El Informe se estructura en siete capítulos, incluyendo esta introducción. En el capítulo 2 se obtienen los impactos económicos directos, indirectos e inducidos de la Industria Portuaria y de la Industria Dependiente del Puerto. El capítulo 3 está dedicado a la pesca y a los efectos de las actividades náutico-deportivas; en él se presentan, en una primera parte, los resultados del impacto económico (directo, indirecto e inducido) del sector pesquero, que incluye tanto la actividad extractiva como comercializadora; en la segunda parte se recogen los efectos económicos del gasto realizado por los propietarios de las embarcaciones de recreo. En el capítulo 4 se presentan los resultados de los impactos económicos de los pasajeros de línea regular. El capítulo 5 incluye los efectos de los turistas que tiene como objetivo el avistamiento de cetáceos. El capítulo 6 recoge los resultados de la encuesta de percepción de los gerentes de los comercios de Tarifa sobre las posibles ventajas/inconvenientes de la actividad portuaria en la ciudad. El Informe se cierra con un resumen que recoge los principales resultados sobre el impacto total del Puerto de Tarifa.

2. IMPACTOS ECONÓMICOS DE LA INDUSTRIA PORTUARIA E INDUSTRIA DEPENDIENTE DEL PUERTO DE TARIFA

Introducción

Este capítulo tiene por objeto determinar los efectos directos, indirectos e inducidos de la actividad económica que genera la Industria Portuaria e Industria Dependiente del Puerto de Tarifa en 2015. El capítulo se divide en dos grandes bloques que recogen los efectos de cada uno de estas de actividades.

Impacto Económico directo de la Industria Portuaria

Identificación de la Industria Portuaria

La Industria Portuaria del Puerto de Tarifa está formada por instituciones y servicios que son directamente necesarias para el movimiento del buque y el transporte marítimo de viajeros, vehículos y mercancías. Para este estudio la Industria Portuaria está compuesta por las Instituciones y Servicios Portuarios, que incluye la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA) con base en Tarifa, los Organismos Oficiales (Aduanas, Policía Nacional, Guardia Civil, Capitanía Marítima y SASEMAR) y el resto de Instituciones y Servicios Portuarios (navieras, prácticos y amarradores).

La información necesaria de cada institución o empresa se ha obtenido mediante un proceso exhaustivo de encuestación y recogida directa en los propios organismos oficiales. En los cuestionarios se han solicitado datos acerca de la actividad desarrollada en el Puerto de Tarifa: empleo, remuneración, ventas y compras realizadas en la zona (Andalucía y resto de España) por sector económico. Como es habitual en este tipo de estudios, cuando los cuestionarios no se cumplimentan o la información es incompleta, se recurre a las cuentas oficiales de las empresas depositadas en el Registro Mercantil. De igual forma, cuando no se cuenta con el detalle de la desagregación sectorial de compras para el cálculo de los impactos indirectos, ésta se obtiene de las tablas input-output a partir de la media del sector al que pertenece la empresa.

Impacto económico directo de la Industria Portuaria

Autoridad Portuaria. El empleo de la Autoridad Portuaria se ha obtenido directamente a partir del cuestionario de impacto cumplimentado por esta institución. El resto de variables se han calculado imputando un porcentaje de actividad al Puerto de Tarifa que ha sido estimado por la propia Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, y que se cifra en el 9%. Esta institución emplea en el Puerto de Tarifa a un total de 17 trabajadores. Los sueldos y salarios ascienden a 595 miles de euros y el VAB generado asciende a 3,5 millones de euros (Tabla 2.1).

Organismos Oficiales. En este apartado se computan los efectos directos de aquellos organismos relacionados con el tráfico marítimo del Puerto de Tarifa: Aduanas, Capitanía Marítima, Policía Nacional y Guardia Civil y Salvamento Marítimo. En la Tabla 2.1 se han agregado los empleos, remuneración y VAB de los Organismos Oficiales. Obsérvese que 126 empleos se deben a la presencia del Puerto de Tarifa, lo que supone unos sueldos y salarios de 2,9 millones de euros.

Operación Paso del Estrecho. Tanto en el caso de la Autoridad Portuaria, como en el de los Organismos Oficiales, el empleo se refiere al número de personas/año e incluye la proporción correspondiente a los refuerzos para la Operación Paso del Estrecho (OPE), que es una actividad estacional desarrollada en los meses estivales. La OPE es un dispositivo especial de coordinación que se puso en marcha por la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior en 1987. Este dispositivo tiene como



objetivo coordinar la llegada masiva de magrebíes que trabajan en Europa y atraviesan España en coche durante el periodo estival para llegar a sus diferentes países de origen. Suele ser normalmente entre el 15 de junio y el 15 de septiembre, aunque este periodo se puede ver alterado si coincide con el Ramadán, y el dispositivo se puede ampliar a otras fechas críticas como Navidad o Semana Santa. La OPE obliga a la contratación temporal de personal en labores de apoyo y organización de los vehículos.

Resto de Industria Portuaria. En este apartado se recogen aquellas empresas o actividades no incluidas en los dos apartados anteriores cuya labor es imprescindible para la realización de las funciones propias del Puerto de Tarifa. En particular, navieras, prácticos y amarradores. En la actualidad dos navieras: FRS e Inter-Shipping realizan el enlace de línea regular con varias rotaciones diarias entre la ciudad de Tarifa y la de Tánger, cubriendo una distancia de unos 30 km en 35 minutos. En Tarifa existen dos atraques que se utilizan por embarcaciones de alta velocidad que cubren la línea Tarifa-Tánger ciudad, además de un tercer atraque de uso polivalente. Los servicios de practicaje son realizados por la Corporación de Prácticos del Puerto de Tarifa, y los servicios de amarre por Amarrajes y Portuarios, S.L. A excepción de la Corporación de Prácticos y el amarre, cuya función se desarrolla en un 100% al Puerto de Tarifa, el resto de empresas realizan actividades también en otros puertos. En el caso de la naviera FRS, sus oficinas centrales están en Tarifa, si bien la empresa tenía actividad comercial en 2015 en Algeciras, Tarifa y Ceuta (con personal en los tres puertos). En los impactos directos se recoge la actividad de la Naviera propiamente dicha en el Puerto de Tarifa y se incorporan además los empleos de Ferrysur, cuya función es esencialmente de agencia de viajes. De igual forma, la actividad de Intershipping corresponde exclusivamente a sus dependencias del Puerto de Tarifa. Los grados de dependencia son los declarados por cada empresa, y oscilan entre el 10% y el 72%. Conforme a estos criterios, el empleo directo generado por el Resto de la Industria Portuaria se cifra en 173 trabajadores, con unos sueldos y salarios de 4,8 millones de euros y un VAB de 8 millones.

Tabla 2.1
Impacto económico directo de la Industria Portuaria. Miles de euros (*)

	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
Autoridad Portuaria	17	595	2.506	3.475	7.196
Organismos Oficiales (**)	126	2.900	0	3.752	0
Servicios Portuarios (***)	173	4.787	3.153	7.990	36.173
TOTAL	316	8.282	5.659	15.217	43.370

(*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados.
Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
(**) Capitania Marítima, AEAT, Guardia Civil y Policía, SASEMAR.
(***) Navieras, prácticos y amarre.
FUENTE: Elaboración propia.

En la Tabla 2.1 se presentan los impactos económicos directos del conjunto de las Instituciones y Servicios Portuarios del Puerto de Tarifa. En 2015 se generaron un total de 316 empleos atribuibles a la Industria Portuaria, con una remuneración final de 8,2 millones de euros, un VAB de 15,2 millones y un volumen de ventas de 43,3 millones de euros.

Impacto Económico directo de la Industria Dependiente

Identificación de la Industria Dependiente

El grupo "Industria Dependiente" está formado por todas aquellas empresas que mantienen una relación comercial con el Puerto de Tarifa. El criterio habitual para clasificar las Empresas Dependientes está

basado en el tipo de vinculación con la actividad del Puerto. Tradicionalmente se ha dividido la Industria Dependiente en empresas oferentes (aquellas que suministran bienes y/o servicios al Puerto, pero que no forman parte de las Instituciones y Servicios Portuarios porque su actividad no es absolutamente imprescindible para el transporte marítimo y el tráfico portuario) y empresas demandantes, que son las que utilizan el Puerto para dar entrada o salida a mercancías, materias primas etc. Las características del Puerto de Tarifa, con una reducida dimensión, pero con un elevado volumen de tráfico de pasajeros, aconsejan seguir un criterio diferente. En este grupo se incluirán un total de seis empresas que prestan servicios accesorios vinculados al Puerto (empresa de aparcamientos, cafetería), así como empresas que ofrecen servicios turísticos relacionadas con el avistamiento de cetáceos y el submarinismo que están al margen del tráfico regular de pasajeros, pero que son muy dependientes del Puerto. El grado de dependencia de las empresas incluidas en el bloque de Industria Dependiente se sitúa entre del 25% y el 100%. No se han tenido en cuenta las empresas suministradoras de combustible porque su impacto se ha calculado a partir de las compras de este material que hacen los diferentes agentes económicos dependientes del Puerto.

Impacto directo de la Industria Dependiente

El impacto directo de la Industria Dependiente es de 39 empleos, con una remuneración de 661 miles de euros, un VAB de 1,5 millones de euros y unas ventas de 2,4 millones de euros (Tabla 2.2).

Tabla 2.2
Impacto económico directo de la Industria Dependiente. Miles de euros (*)

	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
TOTAL	39	661	660	1.481	2.427

(*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados.
Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
(**) Capitania Marítima, AEAT, Guardia Civil y Policía, SASEMAR.
(***) Navieras, prácticos y amarre.
FUENTE: Elaboración propia.

Impacto económico indirecto de la Industria Portuaria e Industria Dependiente

La escasa dimensión de las compras de la Industria Dependiente hace aconsejable contemplar conjuntamente sus efectos indirectos con los de la Industria Portuaria, por lo que, en adelante, nos referiremos siempre a los efectos indirectos de la actividad económica del Puerto de Tarifa, que incluyen tanto la Autoridad Portuaria, los Organismos Oficiales y el Resto de Instituciones y Servicios Portuarios, junto con un conjunto de pequeñas empresas cuya actividad está vinculada al puerto por una relación de dependencia.

Los efectos indirectos están formados por el empleo y valor añadido que generan las compras e inversiones de las instituciones y empresas incluidas en la Industria Portuaria e Industria Dependiente del Puerto. La desagregación sectorial de las compras e inversiones se ha obtenido del proceso de encuestación y, cuando éste no incluía detalles o no consideraba dicho extremo, se ha recurrido a la desagregación sectorial correspondiente de las Tablas Input-Output de Andalucía. Para evitar duplicidades, de todas las compras se ha detraído la facturación con la Autoridad Portuaria y con otros agentes incluidos en la Industria Portuaria (sector de actividades anexas al transporte). Por otro lado, para facilitar la comparación con ejercicios anteriores, proporcionamos de forma separada el impacto indirecto derivado del gasto en bienes y servicios del impacto indirecto proveniente de las inversiones.

En la Tabla 2.3 se proporciona el impacto indirecto derivado de las compras de bienes y servicios que acometen las empresas de la Industria Portuaria (IP) e Industria Dependiente (ID) para el desarrollo de su actividad habitual. Los efectos indirectos derivados de las compras de la IP e ID suman 258 empleos, unos sueldos y salarios de 5.125 miles de euros y un VAB de 12.332 miles de euros. El sector que concentra el mayor número de empleos es el de transporte, seguido por los de comercio al por mayor, recogida y tratamiento de residuos, comercio al por menor y fabricación de productos metálicos.

En la Tabla 2.4 se presenta el impacto indirecto derivado de las inversiones en 2015. Los efectos indirectos derivados de las inversiones de la IP suman 31 empleos, con unos sueldos y salarios de 611 miles de euros y un VAB de 1.558 miles de euros. El sector más dependiente de la inversión de la IP es el de la construcción, seguido a mucha distancia por el de servicios técnicos de arquitectura y comercio al por mayor.

La Tabla 2.5 recoge la suma total de los impactos económicos indirectos derivados de las compras de bienes y servicios y de la inversión. El impacto indirecto total asciende a 289 empleos, con unos sueldos y salarios de 5.736 miles de euros y un VAB de 13.890 miles de euros.

Los impactos indirectos de la compra de bienes y servicios y de las inversiones revela que el sector más beneficiado es el de transporte terrestre, con un total de 54 empleos, seguido por los de comercio al por mayor, recogida y tratamiento de residuos, construcción y comercio al por menor.

Tabla 2.3 Impacto económico indirecto del gasto. Miles de euros (*)						
	Sectores	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
44	Transporte terrestre	54	835	846	1.896	4.534
42	Comercio al por mayor	37	639	643	1.433	2.854
39	Recogida y tratamiento de residuos	32	805	548	1.596	2.608
43	Comercio al por menor	16	199	179	429	631
26	Fabricación de productos metálicos	13	256	117	441	1.186
68	Servicios a edificios	12	137	51	226	295
71	Educación mercado	12	207	122	382	555
35	Reparación e instalación de maquinaria	9	222	333	613	1.301
58	Actividades jurídicas y de contabilidad	6	90	113	224	355
25	Metalurgia	6	217	388	668	6.336
46	Almacenamiento y actividades anexas	6	173	128	344	915
40	Construcción	5	109	149	290	768
54	Servicios financieros	5	272	201	582	831
67	Actividades de seguridad e investigación	4	76	8	106	135
41	Venta y reparación de vehículos	4	68	28	114	279
	Resto de sectores	37	820	1.934	2.989	8.217
	TOTAL	258	5.125	5.788	12.332	31.800

(*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados.
Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
FUENTE: Elaboración propia.

Tabla 2.4 Impacto indirecto de la inversión. Miles de euros (*)						
	Sectores	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
40	Construcción	17	341	467	909	2.405
59	Servicios técnicos de arq. e ing.	2	39	21	71	160
42	Comercio al por mayor	1	18	18	41	81
58	Actividades jurídicas y de contabilidad	1	15	19	37	59
26	Fabricación de productos metálicos	1	17	8	30	81
60	Investigación y desarrollo	1	24	60	90	108
43	Comercio al por menor	1	11	9	23	33
1	Agricultura, ganadería y caza	1	5	22	22	34
53	Programación, consultoría	1	16	2	22	42
44	Transporte terrestre	1	10	10	23	54
41	Venta y reparación de vehículos	0	9	4	15	36
68	Servicios a edificios	0	5	2	9	12
22	Fabricación de cemento	0	11	7	21	67
33	Fabricación de muebles	0	5	2	8	23
69	Actividades administrativas	0	4	0	6	11
	Resto de sectores	3	80	127	232	521
	TOTAL	31	611	778	1.558	3.727

(*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados.
Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
FUENTE: Elaboración propia.

Tabla 2.5 Impacto indirecto total (gasto más inversión). Miles de euros (*)						
	Sectores	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
44	Transporte terrestre	54	844	856	1.919	4.588
42	Comercio al por mayor	38	657	661	1.474	2.936
39	Recogida y tratamiento de residuos	32	807	550	1.600	2.615
40	Construcción	22	450	616	1.199	3.173
43	Comercio al por menor	17	210	189	452	664
26	Fabricación de productos metálicos	14	274	125	470	1.267
68	Servicios a edificios	13	143	53	235	306
71	Educación mercado	12	208	123	385	559
35	Reparación e instalación de maquinaria	9	228	342	629	1.335
58	Actividades jurídicas y de contabilidad	7	105	131	261	414
25	Metalurgia	6	219	390	671	6.370
46	Almacenamiento y actividades anexas	6	176	130	351	934
54	Servicios financieros	5	283	209	606	865
59	Servicios técnicos de arq. e ingeniería	5	91	48	164	370
67	Actividades de seguridad e investigación	4	80	8	111	143
	Resto de sectores	44	961	2.134	3.362	8.989
	TOTAL	289	5.736	6.566	13.890	35.527

(*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados.
Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
FUENTE: Elaboración propia.

Impacto económico inducido de la Industria Portuaria e Industria Dependiente

Los efectos inducidos son el resultado de la actividad económica que generan los sueldos y salarios de los empleos directos e indirectos de la Industria Portuaria e Industria Dependiente. Como en los impactos indirectos, al objeto de facilitar las comparaciones con estudios previos se proporcionará por separado el impacto inducido generado por las compras de bienes y servicios, y el de las inversiones.

El número de empleos derivados del consumo de los empleos directos y de los indirectos asociados al gasto en bienes y servicios de las empresas de la IP e ID (Tabla 2.6) asciende a 160 trabajadores, con unos sueldos y salarios de 2.352 miles de euros y un VAB de 7.290 miles de euros.

El sector económico en el que se concentran los empleos derivados de estos impactos inducidos son los más vinculados al consumo final de los hogares; es decir, el comercio al por menor, las actividades de los hogares y los servicios de comidas y bebidas.

Si atendemos únicamente al consumo derivado de los empleos asociados al gasto en inversión (Tabla 2.7), el número de empleos asciende a 7, con unos sueldos y salarios de 102 miles de euros y un VAB de 317 miles de euros. De nuevo los sectores más beneficiados son los ligados al consumo final de las familias.

	Sectores	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
43	Comercio al por menor	29	356	321	767	1.128
82	Actividades de los hogares	22	153	0	171	171
49	Servicios de comidas y bebidas	20	244	548	858	1.648
42	Comercio al por mayor	9	156	157	350	698
81	Otros servicios personales	6	45	97	153	238
1	Agricultura, ganadería y caza	5	32	147	147	230
41	Venta y reparación de vehículos	5	91	37	152	373
48	Servicios de alojamiento	5	93	82	200	333
44	Transporte terrestre	4	70	71	158	378
68	Servicios a edificios	4	42	16	70	91
73	Actividades sanitarias mercado	4	73	89	182	328
71	Educación mercado	4	64	38	118	171
57	Actividades inmobiliarias	3	45	1.682	1.846	2.218
40	Construcción	3	62	84	164	435
58	Actividades jurídicas y de contabilidad	3	39	49	98	156
	Otros sectores	35	786	850	1.855	4.377
	TOTAL	160	2.352	4.269	7.290	12.971

(*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados.
Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
FUENTE: Elaboración propia.

	Sectores	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
43	Comercio al por menor	1	15	14	33	49
82	Actividades de los hogares	1	7	0	7	7
49	Servicios de comidas y bebidas	1	11	24	37	72
42	Comercio al por mayor	0	7	7	15	30
81	Otros servicios personales	0	2	4	7	10
1	Agricultura, ganadería y caza	0	1	6	6	10
41	Venta y reparación de vehículos	0	4	2	7	16
48	Servicios de alojamiento	0	4	4	9	14
44	Transporte terrestre	0	3	3	7	16
68	Servicios a edificios	0	2	1	3	4
73	Actividades sanitarias mercado	0	3	4	8	14
71	Educación mercado	0	3	2	5	7
57	Actividades inmobiliarias	0	2	73	80	96
40	Construcción	0	3	4	7	19
58	Actividades jurídicas y de contabilidad	0	2	2	4	7
	Otros sectores	2	34	37	81	190
	TOTAL	7	102	185	317	563

(*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados.
Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
FUENTE: Elaboración propia.

La adición de los impactos inducidos provenientes de los sueldos y salarios de los empleos directos e indirectos (Tabla 2.8) ascienden a 167 trabajadores, con unos sueldos y salarios de 2.454 miles de euros y un VAB de 7.607 miles de euros.

El sector de comercio al por menor concentra el 18,3% del empleo inducido generado por la Industria Portuaria e Industria Dependiente del Puerto de Tarifa; le siguen las actividades de los hogares y los servicios de comidas y bebidas, con el 13,6% y el 12,2%, respectivamente.



Tabla 2.8
Impacto inducido total (gasto más inversión). Miles de euros (*)

	Sectores	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
43	Comercio al por menor	31	372	335	801	1.177
82	Actividades de los hogares	23	160	0	178	178
49	Servicios de comidas y bebidas	20	255	572	895	1.720
42	Comercio al por mayor	9	163	164	365	728
81	Otros servicios personales	7	47	101	159	248
1	Agricultura, ganadería y caza	6	34	154	154	240
41	Venta y reparación de vehículos	5	95	39	159	389
48	Servicios de alojamiento	5	97	86	209	347
44	Transporte terrestre	5	73	74	165	394
68	Servicios a edificios	4	44	17	73	95
73	Actividades sanitarias mercado	4	76	93	190	342
71	Educación mercado	4	66	39	123	178
57	Actividades inmobiliarias	3	47	1.755	1.927	2.314
40	Construcción	3	64	88	171	453
58	Actividades jurídicas y de contabilidad	3	41	52	102	162
	Otros sectores	36	820	887	1.936	4.567
	TOTAL	167	2.454	4.454	7.607	13.534

(*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados.
Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
FUENTE: Elaboración propia.

Impacto económico total de la Industria Portuaria e Industria Dependiente

La adición de los efectos directos, indirectos e inducidos permite obtener el efecto total de la industria Portuaria y de la Industria Dependiente. El impacto económico asciende a 811 personas, con una remuneración de 17.133 miles de euros, un VAB de 38.194 miles de euros y unas ventas de 94.859 miles de euros.

Tabla 2.9
Impacto económico total de la Industria Portuaria e Industria Dependiente. Miles de euros (*)

	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
Impactos directos	316	8.282	5.659	15.217	43.370
Impactos indirectos	287	5.698	6.505	13.779	35.313
Impactos inducidos	159	2.337	4.242	7.244	12.890
TOTAL INDUSTRIA PORTUARIA	762	16.317	16.406	36.240	91.573
Impactos directos	39	661	660	1.481	2.427
Impactos indirectos	2	38	62	111	214
Impactos inducidos	8	117	212	362	645
TOTAL INDUSTRIA DEPENDIENTE	49	816	934	1.954	3.286
TOTAL I.P. + I.D.	811	17.133	17.340	38.194	94.859

(*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados.
Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
(**) Capitanía Marítima, AEAT, Guardia Civil y Policía, SASEMAR.
(***) Navieras, prácticos y amarre.
FUENTE: Elaboración propia.

Conclusiones

La Industria Portuaria del Puerto de Tarifa incluye el conjunto de instituciones y servicios que son directamente necesarias para el movimiento del buque y el transporte marítimo de viajeros, vehículos y mercancías. En ella se incluyen la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA) con base en Tarifa, los Organismos Oficiales (Aduanas, Policía Nacional, Guardia Civil, Capitanía Marítima y SASEMAR) y el resto de Instituciones y Servicios Portuarios (navieras, prácticos y amarradores). Los efectos económicos de estas instituciones y servicios portuarios que componen la Industria Portuaria se resumen en los siguientes:

- Impactos directos: 316 empleos y 15,2 millones de euros de VAB.
- Impactos indirectos: 287 empleos y 13,8 millones de euros VAB.
- Impactos inducidos: 159 empleos y 7,2 millones de euros VAB.
- La suma de los anteriores impactos componen los efectos totales de la Industria Portuaria, que se cifran en 762 empleos y 36,2 millones de euros VAB.

La Industria Dependiente del Puerto de Tarifa incluye a aquellas empresas que prestan servicios accesorios vinculados al Puerto (empresa de aparcamientos, cafetería) y a las que ofrecen servicios turísticos relacionadas con el avistamiento de cetáceos y submarinismo, que son muy dependientes del Puerto. El grado de dependencia de las empresas incluidas en el bloque de Industria Dependiente se sitúa entre del 25% y el 100%. Los impactos económicos de estas empresas se resumen en los siguientes:

- Impactos directos: 39 empleos y 1,5 millones de euros de VAB.
- Impactos indirectos: 2 empleos y 0,1 millones de euros VAB.
- Impactos inducidos: 8 empleos y 0,4 millones de euros VAB.
- La suma de los anteriores impactos componen los efectos totales de la Industria Dependiente, que se cifran en 49 empleos y 1,9 millones de euros de VAB.

En términos de empleo, los sectores más dependientes de las compras e inversiones de la Industria Portuaria y de la Industria Dependiente (efectos indirectos) son el transporte terrestre (18,6%), el comercio al por mayor (13,1%), la recogida y tratamiento de residuos (11%) y la construcción (7,6%). Los sectores más dependiente del gasto que los trabajadores de la Industria Portuaria e Industria Dependiente realizan con sus sueldos y salarios (impactos inducidos) son el comercio al por menor (18,3%), las actividades de los hogares (13,6%) y los servicios de comidas y bebidas (12,2%).



3. IMPACTOS ECONÓMICOS DE LAS ACTIVIDADES PESQUERAS Y DE LAS ACTIVIDADES NÁUTICO-DEPORTIVAS DEL PUERTO DE TARIFA

Introducción

Este capítulo se estructura en dos grandes bloques. En el primero, se identifican y se obtienen los impactos económicos generados por la actividad pesquera en el Puerto de Tarifa. En él se destaca la relevancia del sector pesquero mediante la descripción de la flota operativa y de la actividad comercializadora que se desarrolla en la lonja de Tarifa, estimando a continuación los impactos directos, indirectos e inducidos que generan. En el segundo bloque se procede de la misma forma, es decir, se describe primero las actividades náutico-deportivas que se desarrollan en el Puerto y, a continuación, se presentan sus impactos económicos.

Impacto económico del sector pesquero

Identificación de las actividades relacionadas con el sector pesquero

La actividad pesquera en el Puerto de Tarifa comprende las labores propias de la pesca, entre las que se incluyen las realizadas por la flota pesquera, las relacionadas con la lonja y las actividades de la Cofradía de Pescadores, que gestiona tanto las compras de material para la pesca como la lonja. Al igual que en el estudio anterior, las empresas comercializadoras que compran en la lonja no se han tenido en cuenta por su dispar procedencia y por el nulo grado de dependencia que se les podría imputar.

En relación con la actividad extractiva, la flota operativa con puerto base en Tarifa estaba compuesta en 2015 por 47 buques, con un arqueo total de 257 GT y una potencia de 2.557 CV. El 49% de la flota posee una antigüedad superior a 30 años y el 32% tiene una antigüedad inferior a 15 años. Con respecto a las características de la flota, el 85% (40 buques) se dedican a artes menores, principalmente con anzuelo y en menor medida con artes de enmalle; el resto se destina a las modalidades de cerco (2 buques) y palangre (5 buques). La Tabla 3.1 presenta el detalle de los buques clasificados por antigüedad.

Tabla 3.1
Flota pesquera operativa en el Puerto de Tarifa (2015)

Antigüedad	Buques	Arqueo (G.T.)	Potencia (C.V.)
(0-5)	2	14	136
(6-10)	8	51	472
(11-15)	5	25	276
(16-20)	1	2	16
(21-25)	5	33	262
(26-30)	3	11	127
(31-35)	4	16	172
(36-40)	1	3	60
≥40	18	101	1.037
TOTAL	47	257	2.557

Fuente: Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural (Junta de Andalucía)

En relación con la actividad comercializadora, la lonja de Tarifa es una lonja artesanal gestionada por la Cofradía de Pescadores de Tarifa que cuenta con una superficie total de 616 metros cuadrados. Dispone

de una sala de subastas mecanizada e informatizada, cámara frigorífica y oficinas. También cuenta con una fábrica de hielo de 234 metros cuadrados y un varadero con una anchura de 7,10 metros y 4,5 metros de calado en el extremo, lo que permite la reparación de buques de hasta 100 toneladas. La gestión comercial de ambas instalaciones también la realiza la Cofradía de Pescadores.

Con respecto a los oferentes y demandantes que intervienen en esta lonja, el número de buques que comercializaron sus capturas en la lonja de Tarifa se cifró en 61 en 2015, de los que 39 lo hicieron con regularidad. El número de compradores ascendió a 27, de los que 16 son habituales. El mayor volumen de productos es adquirido por mayoristas, concretamente un 91%, con una actividad muy concentrada en pocos compradores (4 de ellos concentran más de la mitad del tonelaje intercambiado).

En 2015 se vendieron en la lonja 286 toneladas con un valor superior a los 3,2 millones de euros. La especie más comercializada y característica de la lonja de Tarifa es el besugo de la pinta o voraz, con marca de calidad “voraz de Tarifa - besugo de la pinta”. Su captura se realiza con voracera, que consiste en un arte específico de palangre de fondo. Esta lonja es la primera de Andalucía en comercialización de voraz y supone el 57,8% de los ingresos andaluces obtenidos de esta captura. Con respecto al propio mercado tarifeño, sus ventas alcanzan el 80% del total vendido en la lonja, superando los 2,6 millones de euros y las 139 toneladas, con un precio medio de 18,5 €/kg.

La segunda especie con mayor peso específico en la lonja tarifeña es el atún rojo, que supone el 14% de los ingresos comercializados en este mercado. Con un volumen de más de 455 mil euros y por encima de las 50 toneladas, su precio medio alcanza 9 €/kg. El resto de las capturas más intercambiadas en esta lonja son el jurel negro, el sable, el pargo o bocinegro y el pollo. La Tabla 3.2 presenta los datos de las diez principales especies comercializadas en el ejercicio 2015.

Especie	Kg.	%	Valor (€)	%	Precio medio
Besugo de la pinta o voraz	139.608	48,84	2.583.566	79,85	18,5
Atún rojo	50.693	17,73	455.712	14,08	9,0
Jurel negro	67.655	23,67	83.150	2,57	1,2
Sable	18.535	6,48	35.321	1,09	1,9
Pargo o bocinegro	1.500	0,52	25.298	0,78	16,9
Pollo	3.235	1,13	18.845	0,58	5,8
Rascacio	1.578	0,55	9.030	0,28	5,7
Salmonete de roca	565	0,20	5.787	0,18	10,3
Cherna	274	0,10	5.487	0,17	20,0
Brótola de roca	455	0,16	3.128	0,10	6,9
Otras	1.760	0,62	10.248	0,32	5,8
TOTAL	285.858	100,00	3.235.573	100,00	11,3

Fuente: Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural-IDAPES (Junta de Andalucía)

En 2016 la actividad en la lonja ha disminuido (222 toneladas, frente a 286 en 2015), aunque esta reducción está en consonancia con la disminución del tonelaje intercambiado en las lonjas gaditanas, que ha descendido un 7% con respecto al periodo anterior. La Tabla 3.3 presenta los datos de 2016.

Especie	Kg.	%	Valor (€)	%	Precio medio
Besugo de la pinta o voraz	80.986	36,42	1.651.103	65,64	20,4
Atún rojo	73.034	32,85	678.087	26,96	9,3
Jurel negro	53.153	23,91	92.101	3,66	1,7
Pargo o bocinegro	2.389	1,07	37.557	1,49	15,7
Pollo	2.941	1,32	18.261	0,73	6,2
Sable	7.184	3,23	15.114	0,60	2,1
Salmonete de roca	348	0,16	4.141	0,16	11,9
Pez espada o emperador	461	0,21	4.066	0,16	8,8
Rascacio	461	0,21	3.473	0,14	7,5
Brótola de roca	489	0,22	3.435	0,14	7,0
Otras	901	0,41	8.184	0,33	9,1
TOTAL	222.348	100,00	2.515.522	100,00	11,3

Fuente: Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural-IDAPES (Junta de Andalucía)

Impacto económico directo del sector pesquero

El sector pesquero en el Puerto de Tarifa, descrito brevemente en el apartado anterior, genera unos empleos directos de 259 trabajadores, de los que el 84% corresponden a la actividad extractiva y el 16% a la actividad comercializadora. La remuneración total asciende a 2,7 millones de euros. En la Tabla 3.4 se proporcionan las principales cifras de impacto económico directo.

	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
Impacto directo	259	2.689	1.894	5.340	9.283

(*) A excepción de los “Empleos” que vienen expresados en número de ocupados.
FUENTE: Elaboración propia

Impacto económico indirecto del sector pesquero

Las compras del sector pesquero generarán los efectos indirectos. Las compras a otros sectores se concentran fundamentalmente en combustible, enseres para la pesca y envases; su estructura y cantidad condiciona la dimensión de los impactos. El efecto económico indirecto del sector pesquero se cifra en 22 empleos, con unos sueldos y salarios de 390 miles de euros y un VAB de 953 miles de euros (Tabla 3.5).



Tabla 3.5
Impacto económico indirecto de la actividad pesquera en el Puerto de Tarifa. Miles de euros (*)

	Sectores	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
42	Comercio al por mayor	4,5	77	77	173	344
43	Comercio al por menor	3,7	45	41	97	143
35	Reparación e instalación de maquinaria	2,1	51	76	140	296
44	Transporte terrestre	1,3	21	21	48	114
13	Industria textil	1,2	20	14	39	118
	Resto de sectores	9	176	234	457	1.382
	TOTAL	22	390	463	953	2.397

(*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados.
Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
FUENTE: Elaboración propia.

Impacto económico inducido del sector pesquero

Los sueldos y salarios de los empleos directos e indirectos del sector generan un empleo inducido de 35 trabajadores, con una retribución de 515 miles de euros y un VAB de 1.595 miles de euros (Tabla 3.6). El sector donde más inciden los efectos es el de comercio, actividades de los hogares y servicios de comidas y bebidas.

Tabla 3.6
Impacto económico inducido de la actividad pesquera en el Puerto de Tarifa. Miles de euros (*)

	Sectores	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
43	Comercio al por menor	6,4	78	70	168	247
82	Actividades de los hogares	4,7	34	0	37	37
49	Servicios de comidas y bebidas	4,3	53	120	188	361
42	Comercio al por mayor	2,0	34	34	77	153
81	Otros servicios personales	1,4	10	21	33	52
	Resto de sectores	16	306	689	1.092	1.989
	TOTAL	35	515	934	1.595	2.839

(*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados.
Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
FUENTE: Elaboración propia.

Impacto económico total del sector pesquero

La suma de los efectos directos, indirectos e inducidos proporciona los impactos económicos totales del sector pesquero. Como se aprecia en la Tabla 3.7, el empleo total generado por el sector pesquero se cifra en 316 empleos, con unos sueldos y salarios de 3.593 miles de euros y un VAB de 7.888 miles de euros.

Tabla 3.7
Impacto económico total de la actividad pesquera en el Puerto de Tarifa. Miles de euros (*)

	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
Directo	259	2.689	1.894	5.340	9.283
Indirecto	22	390	463	953	2.397
Inducido	35	514	934	1.595	2.839
TOTAL	316	3.593	3.291	7.888	14.519

(*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados.
Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
FUENTE: Elaboración propia.

Impacto económico de las actividades náutico-deportivas

Identificación de las actividades náutico-deportivas

El Puerto de Tarifa cuenta con un total de 117 atraques para embarcaciones de recreo y deportivas. En la actualidad esos atraques están ocupados por 110 embarcaciones con la siguiente distribución: 4 con eslora menor a 4 metros, 58 con eslora entre 4 y 6 metros, 41 con eslora entre 6 y 8 metros, y 7 con eslora entre 8 y 10 metros.

Para el cálculo del impacto económico directo generado por los propietarios/usuarios de estas embarcaciones se ha acudido a la APBA, desde donde se ha obtenido información directa de una representación de propietarios de cada tipología de embarcación para finalmente obtener el importe de gasto anual y su distribución por actividades.

Los resultados básicos figuran en la Tabla 3.8, donde se recogen los importes de cada tipología de embarcación en términos unitarios (parte izquierda de la tabla) y el importe total de gasto de todas las embarcaciones (parte derecha de la Tabla).

Como puede apreciarse, la media de gasto de una embarcación ronda los cuatro mil euros anuales, en un rango que va desde los tres mil para las embarcaciones más pequeñas a algo más de siete mil para las más grandes. Por otro lado, la mayor partida de gasto corresponde a combustible (46%), seguido de mantenimiento (30%), enseres de pesca (16%) y seguros (8%).

Tabla 3.8
Distribución media del gasto por tipología de embarcación según sectores económicos (euros)

Eslora	Gasto por embarcación					Nº Emb.	Gasto Total (Gasto unitario x nº embarcaciones)				
	1	2	3	4	TOTAL		1	2	3	4	TOTAL
Menos de 4 m.	1.550	400	960	83	2.993	4	6.200	1.600	3.840	332	11.972
Entre 4 y 6 m.	1.896	1.380	670	226	4.172	58	109.968	80.040	38.860	13.108	241.976
Entre 6 y 8 m.	1.600	1.100	575	255	3.530	41	1.600	1.600	1.600	1.600	6.400
Entre 8 y 10 m.	3.250	1.350	1.050	1.500	7.150	7	22.750	9.450	7.350	10.500	50.050
GTO. MEDIO/TOTAL	1.859	1.238	669	313	4.079	110	140.518	92.690	51.650	25.540	310.398

1. Combustible; 2. Mantenimiento; 3. Enseres de pesca; 4. Seguro embarcación
Fuente: APBA y elaboración propia.



El gasto directo total que realizan las embarcaciones de recreo en los negocios del entorno (incluyendo imposición indirecta) se cifra en más de trescientos mil euros (en la parte derecha de la Tabla 3.8 figura el detalle por tipo de embarcación y partidas de gasto).

Impacto económico directo de las actividades náutico-deportivas

Al objeto de obtener los efectos directos de las actividades náutico-deportivas sobre los negocios del entorno se han clasificado las partidas de gasto por sectores de las Tablas Input-Output y se han deducido los impuestos indirectos (Tabla 3.9). El resultado arroja un efecto directo de 245 miles de euros sobre las ventas, donde la partida mayor corresponde al sector Comercio al por menor (combustible más enseres de pesca).

Los impactos directos de las actividades náutico-deportivas vendrán determinados por los empleos necesarios para generar el volumen de ventas anteriormente mencionado. El impacto directo de estas actividades asciende a 5 empleos, con unos sueldos y salarios de 68 mil euros. En los tres sectores se genera un VAB de 142 miles de euros (Tabla 3.10).

CNAE (1)	TIO (2)	Sector	Gasto total (€)	Gasto neto (3)
45	41	Reparación de vehículos a motor (mantenimiento)	92.690	73.225
47	43	Comercio al por menor (Combustible + enseres)	192.168	151.813
65	55	Seguros	25.540	20.177
		TOTAL	310.398	245.214

(1) CNAE 2009: Clasificación Nacional de Actividades Económicas.
 (2) Clasificación sectorial de las Tablas Input-output 2010 de Andalucía.
 (3) Resultado de descontar la imposición indirecta sobre el gasto bruto total.
 FUENTE: Elaboración propia

	41 Reparación vehículos	43 Combustible y enseres de pesca	55 Seguros	TOTAL
Empleo (nº de ocupados)	1	4	0	5
Remuneración de asalariados	23	61	3	86
Sueldos y salarios	18	48	2	68
Cotizaciones sociales	5	13	1	18
EBITDA	7	43	6	57
VAB a precios básicos	30	103	9	142
Ventas	73	152	20	245

(*) A excepción del número de empleos, que viene expresado en número de ocupados.
 FUENTE: Elaboración propia

Impacto económico indirecto, inducido y total de las actividades náutico-deportivas

Las compras que las empresas ubicadas en los tres sectores de impacto directo realizan a otras empresas del entorno generarán efectos indirectos en la economía local y regional. Conforme a las Tablas Input-Output, las compras necesarias para generar ventas por valor de 245 mil euros en los sectores indicados se cifran en 96 mil euros, de las que 70 mil corresponden a empresas de Andalucía (Tabla 3.11). Esta cifra genera un empleo indirecto y una contribución al VAB de 50 mil euros (Tabla 3.12).

El gasto realizado con los sueldos y salarios de los empleos directos e indirectos que dependen de las actividades náutico-deportivas (impacto inducido) generan un empleo, con un VAB de 44 mil euros.

La Tabla 3.12 resume el impacto total (suma de empleos directos, indirectos e inducidos). En total, el gasto realizado por los propietarios de las embarcaciones de recreo en el Puerto de Tarifa generan 7 empleos, con un VAB que se cifra en 236 miles de euros.

	41 Reparación vehículos	43 Combustible y enseres de pesca	55 Seguros	TOTAL
Ventas	73	152	20	245
Compras totales de bienes intermedios a precios básicos	40	45	11	96
Compras en Andalucía	23	38	9	70

FUENTE: Elaboración propia

	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
Directo	5	68	57	142	245
Indirecto	1	18	27	50	99
Inducido	1	14	26	44	79
TOTAL	7	100	110	236	423

(*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados.
 Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
 VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
 FUENTE: Elaboración propia.

Conclusiones

En 2015 la flota operativa con puerto base en Tarifa estaba compuesta por 47 buques, con un arqueo total de 257 GT y una potencia de 2.557 CV. La actividad pesquera extractiva de estos buques generó una actividad comercializadora en la lonja del Puerto de Tarifa que se cifra en 286 toneladas con un valor superior a los 3,2 millones de euros. Los impactos económicos de ambas actividades –extractiva y comercializadora– se resumen a continuación:

- Impactos directos: 259 empleos y 5,3 millones de euros de VAB.
- Impactos indirectos: 22 empleos y 0,9 millones de VAB.
- Impactos inducidos: 35 empleos y 1,6 millones de VAB.
- La suma de los anteriores impactos componen los efectos totales de la actividad pesquera extractiva y comercializadora, que se cifran en 316 empleos y 7,9 millones de VAB.

Las actividades náutico-deportivas del Puerto de Tarifa comprenden 110 embarcaciones de recreo con base en el Puerto que realizan una media de gasto de unos cuatro mil euros anuales cada una. Los impactos económicos totales de estas embarcaciones son los siguientes:

- Impactos directos: 5 empleos y 142 miles de euros de VAB.
- Impactos indirectos: 1 empleo y 50 miles de euros de VAB.
- Impactos inducidos: 1 empleo y 44 miles de euros de VAB.
- La suma de los anteriores impactos componen los efectos totales de las actividades náutico-deportivas, que ascienden a 7 empleos y 236 miles de euros VAB.



4. IMPACTOS ECONÓMICOS DEL GASTO REALIZADO POR PASAJEROS DE LÍNEA REGULAR

Introducción

El objetivo de este capítulo es estimar el impacto económico del gasto en consumo que realizan los pasajeros de línea regular que transitan por Puerto de Tarifa. Estos impactos, junto con los efectos de la Industria Portuaria, Industria Dependiente, sector pesquero, actividades náutico-deportivas y el impacto del gasto de los turistas que acuden al Puerto con el objetivo de avistamiento de cetáceos, son parte integrante de los efectos totales del Puerto de Tarifa.

La metodología que se aplica en este capítulo sigue las pautas de estudios recientes, donde se evalúan los impactos económicos del turismo a partir de las tablas input-output. Este procedimiento se ha aplicado recientemente en diversos puertos del mundo (Victoria, Puertos del Caribe, etc.) y ha sido avalado por algunas entidades independientes (ej. Oxford Economics, 2014). Téngase en cuenta, no obstante, que al objeto de evitar duplicidades, es necesario introducir algunos matices.

La mayoría de estudios realizados hasta la fecha se han basado en una combinación de datos obtenidos a través de encuestas a una muestra representativa, además de un conjunto de hipótesis sobre la composición de la población de personas que realizan algún tipo de gasto. La obtención de los impactos económicos requiere, en una fase posterior, la aplicación de la metodología input-output. En el caso del Puerto de Tarifa, se siguen las siguientes pautas:

- La obtención de los efectos económicos de los pasajeros de línea regular viene referida, como el resto del estudio, al ejercicio 2015.
- Se excluye la parte de impactos asociada a los servicios al buque, ya imputados en la parte correspondiente a la Industria Portuaria.

Al igual que en el resto de estudios de impacto, se consideran tres tipos de efectos: directos, indirectos e inducidos. Los impactos económicos directos se refieren al efecto económico en los negocios locales o del entorno que suministran bienes o servicios a pasajeros. La definición de impacto indirecto e inducido es la habitual. El impacto indirecto viene generado por las compras que los negocios locales realizan a otras empresas que suministran a las primeras bienes o servicios; el impacto inducido se produce a partir de los sueldos y salarios de los trabajadores que están involucrados de alguna forma en los negocios que directa o indirectamente suministran bienes o servicios a pasajeros y turistas.

Para el cálculo de impactos directos se siguen las siguientes directrices:

- Se parte del gasto medio realizado por pasajeros mediante encuestación directa. El gasto medio incluye una media de los pasajeros encuestados que realizan un gasto mayor o menor y de los que no realizaron gasto alguno. Para conocer el impacto total en compras de bienes y servicios es preciso conocer la población de pasajeros que transita por el puerto.
- La cifra total de gasto de los pasajeros se distribuye por sectores de actividad de las tablas Input-Output conforme a la desagregación declarada en la encuesta (alojamiento, restauración, compras en comercios, actividades recreativas, etc.).



A partir de la información primaria, el cálculo de impactos directos, indirectos e inducidos sigue la metodología input-output; los impactos indirectos se obtiene a partir de las compras de bienes intermedios de los anteriores sectores en el resto de la economía (vector de impacto indirecto). Los impactos inducidos se calculan a partir de la desagregación de gastos en compras a otros sectores realizados con los sueldos y salarios de los trabajadores directos e indirectos (en el Anexo se proporciona mayor detalle, junto con la propensión marginal al consumo aplicada).

La estructura del capítulo es la siguiente: En el primer apartado se identificarán las características y particularidades del tráfico de vehículos y pasajeros en el Puerto de Tarifa; a continuación se presenta el cuestionario y se comentan los detalles del proceso de encuestación. En la tercera parte se analizan los resultados del proceso, diferenciando los cuestionarios según sentido del viaje (Tarifa-Tánger ciudad y Tánger ciudad-Tarifa). En el último apartado se detallan los resultados conducentes a la estimación del impacto económico del gasto derivado de los pasajeros que transitan por el Puerto de Tarifa.

El tráfico de pasajeros en el Puerto de Tarifa

El movimiento de pasajeros, junto con el de vehículos, es el principal tráfico del Puerto de Tarifa. En 2015 transitaron por el puerto un total de 1.327.085 personas, cifra que ha llegado a los 1.397.338 en 2016. Estas cantidades suponen el 24,9% de los pasajeros que gestiona la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras en sus dos puertos (Bahía de Algeciras y Tarifa). Los vehículos, que en 2015 fueron 236.075, han pasado en 2016 a 234.454.

La Tabla 4.1 permite comparar la situación y evolución del tráfico de pasajeros y vehículos atendiendo a las diferentes líneas que se gestionan en los puertos Bahía de Algeciras y Tarifa.

Tabla 4.1 Tráfico de pasajeros y de vehículos en régimen de pasaje del Puerto Bahía de Algeciras					
	2014	2015	2016	Var % 14-15	Var % 15-16
Tráfico de pasajeros	5.360.160	5.526.934	5.618.048	3.11%	1.65%
Algeciras-Ceuta-Algeciras	2.003.767	2.050.001	1.950.468	2.31%	-4.86%
Algeciras-Tánger Med-Algeciras	2.000.363	2.149.848	2.270.242	7.47%	5.60%
Tarifa-Tánger ciudad-Tarifa	1.356.030	1.327.085	1.397.338	-2.13%	5.29%
Tráfico de vehículos	1.142.307	1.144.155	1.188.930	0.16%	3.91%
Algeciras-Ceuta-Algeciras	376.752	368.884	355.601	-2.09%	-3.60%
Algeciras-Tánger Med-Algeciras	529.303	539.196	598.875	1.87%	11.07%
Tarifa-Tánger ciudad-Tarifa	236.252	236.075	234.454	-0.07%	-0.69%

FUENTE: Memoria Anual y Estadísticas Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. Elaboración propia

Si se analizan los últimos 3 años, el tráfico de pasajeros ha aumentado en su conjunto en el Puerto Bahía de Algeciras. Se puede observar que en el último año, mientras que las líneas que vinculaban al Puerto Bahía de Algeciras con Tánger Med y al de Tarifa con Tánger ciudad crecían por encima del 5%, la del Puerto Bahía de Algeciras con Ceuta bajaba aproximadamente en un 5%. Con respecto al tráfico de vehículos en régimen de pasaje, el comportamiento es similar al de los pasajeros, pero el crecimiento de los vehículos se concentra en el Puerto Bahía de Algeciras en lugar de en el de Tarifa, que se mantiene prácticamente con las mismas cifras en los tres años.

Mención expresa por su importancia en el volumen total de pasajeros merece la Operación Paso del Estre-

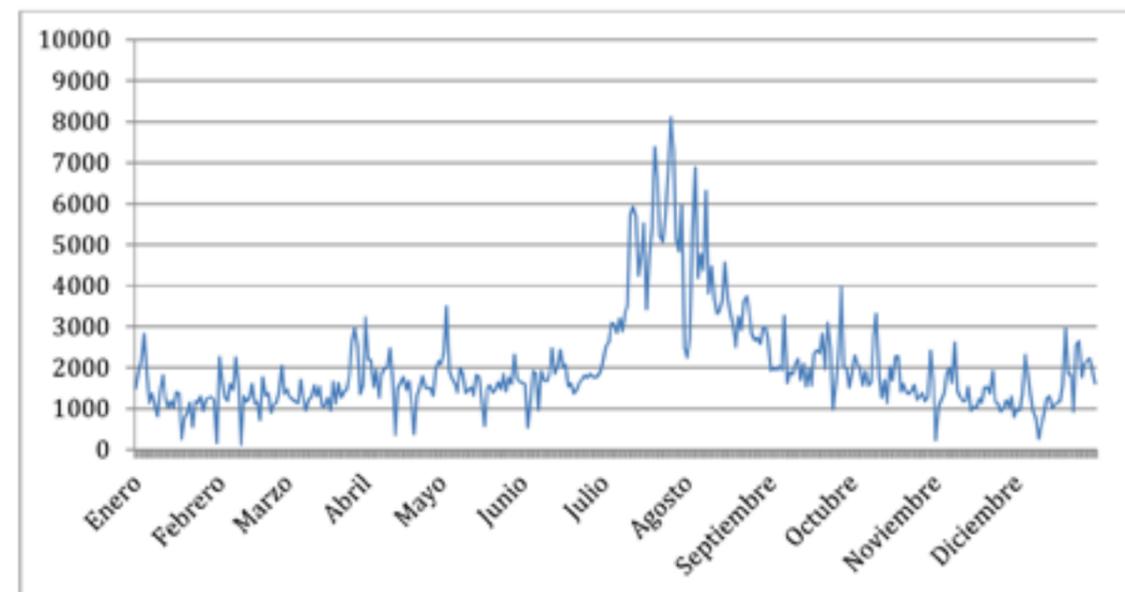
cho (OPE), período de tiempo que va desde el 15 de junio al 15 de septiembre. La OPE es un dispositivo especial de coordinación que se puso en marcha por la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior en 1987. Este dispositivo tiene como objetivo coordinar la llegada masiva de magrebíes que trabajan en Europa y atraviesan España en coche durante el periodo estival para llegar a sus diferentes países de origen. La OPE se desarrolla normalmente entre el 15 de junio y el 15 de septiembre, aunque este periodo se puede ver alterado si coincide con el Ramadán, y el dispositivo se puede ampliar a otras fechas críticas como Navidad o Semana Santa.

En la actualidad se aplica un Plan Especial de Protección Civil que es dirigido por el Ministerio del Interior y coordinado por la Dirección General de Protección Civil y Emergencias. A estas instituciones hay que añadir numerosos organismos y entidades con el objetivo común de que la Operación se realice de la forma más segura posible y causando los mínimos inconvenientes. Para ello, en determinados días críticos, el Puerto se cierra a los vehículos de todas las nacionalidades, que son desviados al Puerto Bahía de Algeciras, de forma que sólo pueden pasar pasajeros a pie y autobuses.

Si se analiza la OPE en el contexto anual, durante 2015 el porcentaje de personas y de vehículos en régimen de pasaje supuso aproximadamente el 38% del total de pasajeros que transitaron por el Puerto de Tarifa. En cualquier caso, en el período OPE coincide el movimiento de magrebíes con destino Marruecos y el movimiento de turistas propio de las fechas estivales.

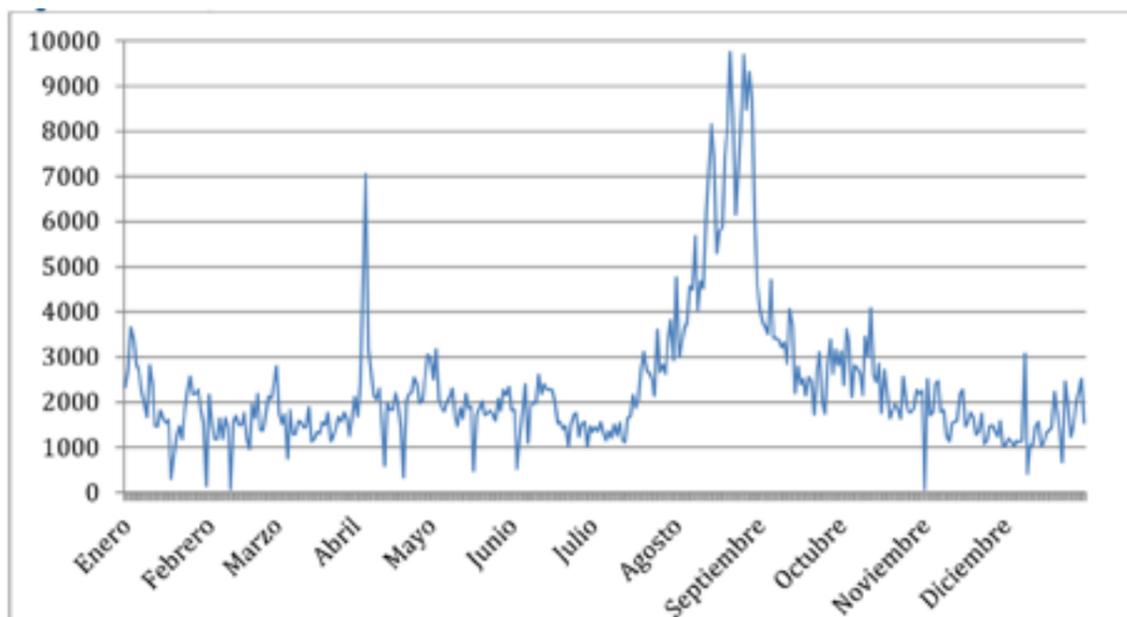
En las Figuras 4.1 y 4.2 se muestra la evolución diaria del tráfico de pasajeros en el Puerto de Tarifa atendiendo al sentido de su viaje: Tarifa-Tánger ciudad (Figura 4.1) o Tánger ciudad-Tarifa (Figura 4.2).

Figura 4.1. Pasajeros embarcados en el Puerto de Tarifa. 2015



FUENTE: Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. Elaboración propia

Figura 4.2. Pasajeros desembarcados en el Puerto de Tarifa. 2015



FUENTE: Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. Elaboración propia

En general, aunque el número total de pasajeros desembarcados supera el de embarcados (el comportamiento es similar en otros puertos del sur peninsular), en el sentido Tánger ciudad-Tarifa se observa una concentración de los viajes de vuelta en unas pocas fechas, ya sea en períodos vacacionales cortos o en época OPE y estival; en el sentido Tarifa-Tánger ciudad los pasajeros no se concentran en un único día, sino que inician su viaje –o su hipotético período vacacional– de forma escalonada.

La evolución diaria del tráfico de pasajeros permitirá diferenciar aquellas personas que hacen el viaje en días de diario o fines de semana en temporada regular, aquellos que lo hacen en fines de semana largos o períodos vacacionales cortos y aquellos que lo hacen en época OPE o época estival. El patrón de consumo de unos y otros determinará el posterior impacto económico de los pasajeros que transitan por el Puerto de Tarifa.

Cuestionario

En las Figuras 4.3 y 4.4 se reproducen los dos cuestionarios que se trasladaron a los pasajeros que transitaban por el Puerto de Tarifa. El primer cuestionario estaba destinado a los pasajeros que embarcaban en Tarifa en dirección Tánger ciudad, ya sea en su viaje de ida o en su viaje de vuelta; el segundo cuestionario, menos detallado y con preguntas de control, estaba destinado a los pasajeros que desembarcaban en Tarifa procedentes de Tánger ciudad, ya sea en su viaje de ida o en su viaje de vuelta.

En la Tabla 4.2 aparecen los días en los que se realizó la encuesta, así como el número de personas que intervinieron en el proceso. Los días seleccionados responden a la tipología diferenciada de períodos con los que nos podemos encontrar en el Puerto de Tarifa. En este caso, se ha optado por agrupar los 365 días del año en tres grandes bloques: días de diario y fines de semana regulares, vacaciones cortas, días festivos y puentes y, finalmente, Operación Paso del Estrecho (OPE).

Tabla 4.2			
Días y número de encuestas por trayecto (*)			
	Nº Encuestas		Nº Encuestadores
	Tarifa-Tánger ciudad	Tánger ciudad-Tarifa	
30-Abril a 1-Mayo	578	264	6
29-Mayo a 30-Mayo	337	206	4
24-Julio a 25-Julio	387	324	4
18-Septiembre	43	35	1
TOTAL	1.345	829	

(*) En todos los casos el horario de recogida de información fue de 9 a 19:30/20:00
FUENTE: Elaboración propia a partir de información de INSOBEL.

La elección de las fechas se ha realizado para concentrar la atención en el perfil de los viajeros que hacen el trayecto en sentido Tarifa-Tánger ciudad, independientemente de que estén en su viaje de ida o vuelta; con ello evitamos la posibilidad de contabilizar dos veces los pasajeros que transitan por el Puerto. El cuestionario destinado a los viajeros del trayecto Tánger ciudad-Tarifa evitará perder información y nos permitirá confirmar los resultados del trayecto inverso.

En el caso de las encuestas Tarifa-Tánger ciudad (Figura 4.3), se procesaron un total de 1.345 cuestionarios, con un error muestral del 2,7% y un nivel de confianza del 95,5%. En la Tabla 4.2 se recoge también el número de entrevistados diario. Tras el proceso de depuración de datos, se eliminaron un total de 36 encuestas por no resultar fiables los datos de gasto consignados.

Las entrevistas para el trayecto Tánger ciudad-Tarifa (Figura 4.4) alcanzaron las 830, con un error muestral del 2,7% y un grado de confianza del 95,5%. En la Tabla 1 aparecen el número de cuestionarios diario.

Figura 4.3.

TARIFA-TÁNGER

Buenos días, mi nombre es....., por encargo de la Autoridad Portuaria, y para la Universidad de Cádiz, realizamos una encuesta sobre el uso del Puerto y la ciudad de Tarifa ¿Le importa contestar a 7 preguntas?

- 1 ¿Ha estado antes de embarcar en Tarifa? (se refiere al mismo día o al día anterior)
 - 1 Sí
 - 2 No
- 2 ¿Con qué motivo ha estado en Tarifa (antes de embarcar)? (Respuesta Múltiple)
 - 1 Aparcamiento para embarcar/de paso/casual/Matar el tiempo
 - 2 Paseo/Visita
 - 3 Comida
 - 4 Compras
 - 5 Alojamiento previo
 - 6 Otros (especificar)

Si no señala alojamiento, pasamos a 5
- 3 Si se ha alojado:
 - 1 1 noche
 - 2 2 noches
 - 3 3 noches
 - 4 Más Número 3.4Nº
- 4 ¿Tipo de alojamiento?
 - 1 Casa/piso de alquiler
 - 2 Camping
 - 3 Pensión/Albergue
 - 4 Si Hotel, de cuántas estrellas 4.4 E estrellas
- 5 ¿Me podría indicar el gasto medio por persona/día en esta estancia (antes de embarcar)?

- Comida/Bar/Restaurante	5.1	euros
- Regalos/souvenirs	5.2	euros
- Tiendas/comercio	5.3	euros
- Taxi/transporte	5.4	euros
- Actividades de ocio (deporte,...)	5.5	euros
- Alojamiento	5.6	euros
- Otros (especificar)	5.7	euros
- 6 ¿Cuál es el motivo de su viaje (de su paso por el puerto)?
 - 1 Viaje de Turismo a Marruecos (o a España)
 - 2 Trabajo
 - 3 Personal/visita familiar
- 7 Éste, ¿es su viaje de ida o de vuelta?
 - 1 Ida
 - 2 Vuelta
- 8 Sexo
 - 1 Hombre
 - 2 Mujer
- 9 Edad



Figura 4.4.

TÁNGER-TARIFA

Buenos días, mi nombre es....., por encargo de la Autoridad Portuaria, y para la Universidad de Cádiz, realizamos una encuesta sobre el uso del Puerto y la ciudad de Tarifa ¿Le importa contestar a 3 preguntas?

- 1 ¿Tiene intención ahora de visitar/pasear por Tarifa?
 - 1 Sí
 - 2 No
- 2 Si éste es su viaje de vuelta ¿estuvo en Tarifa a la ida?
 - 1 Sí
 - 2 No
- 3 Si éste es su viaje de ida ¿antes de volver vas a pasar por el pueblo de Tarifa?
 - 1 Sí
 - 2 No
- 4 Sexo
 - 1 Hombre
 - 2 Mujer
- 5 Edad

Resultados del cuestionario

Los cuestionarios que han contestado los pasajeros del Puerto, además de servir para computar el impacto económico del paso de esos usuarios por la ciudad, son útiles para conocer su perfil y hábitos de consumo que se describen en este apartado. No obstante, téngase en cuenta que los resultados deben interpretarse con las debidas cautelas, puesto que su fiabilidad corresponde a los agretados totales, no a interpretaciones parciales para un grupo de encuestados.

Resultados del cuestionario Tarifa-Tánger ciudad

De las 1.309 encuestados que en las fechas seleccionadas hacen el trayecto Tarifa-Tánger ciudad, 1.028 (78,5%) lo hacen en sentido ida y 281 (21,5%) en sentido vuelta. Mientras los que están en su viaje de ida pueden ser residentes en España o en cualquier país europeo, los que están en su viaje de vuelta pueden considerarse residentes en el Reino de Marruecos.

El paso de los viajeros por Tarifa determinará, en función de sus patrones de consumo, si dejan más o menos riqueza en la ciudad; aquellos que no transitan por la ciudad obviamente no realizan gasto o lo harán sólo en la Estación Marítima (efecto que ya ha sido computado en el apartado dedicado a Industria Portuaria e Industria Dependiente). Un total de 561 personas, de las 1.309 encuestadas (42,9%), declaran haber estado antes de embarcar en la ciudad de Tarifa. De las 561 personas que dicen haber estado en Tarifa, 409 (71,9%) residen en Europa, independientemente de su nacionalidad, mientras que 152 (27,1%) residen en Marruecos.

El motivo de la visita de las 561 personas a Tarifa es fundamentalmente el ocio. El 58,7% declaran viajar para hacer turismo, frente al 29,0% que lo hacen por motivos personales/familiares o por trabajo (12,3%).



Si separamos según el sentido del viaje (ida o vuelta), el 61,9% los pasajeros con residencia en España o Europa viajan por turismo, el 27,8% por motivos personales y sólo el 10,3% por trabajo. Entre los pasajeros con residencia en Marruecos los motivos varían ligeramente: el 47,3% viajan por turismo, el 33,1% por motivos personales y el 19,6% por trabajo.

Las actividades realizadas en Tarifa por parte de esos 561 turistas/visitantes encuestados que han declarado haber pasado por ella antes de embarcar son variadas. El 57% señala que ha estado en Tarifa de paseo o para visitar la ciudad, el 47,8% lo han hecho para comer, el 39,9% dicen haber aparcado, haber estado de paso, casualmente o para pasar el tiempo, el 21,4% para hacer compras y el 17,6% declaran haberse alojado.

Estos motivos no son excluyentes; se solapan de tal forma que cada entrevistado puede haber hecho una o más de cada una de las actividades consignadas en el cuestionario. Si cubrimos todas las combinaciones posibles de actividades, el orden de combinaciones más común es el siguiente:

- El 18,0% de los encuestados sólo ha pasado por la ciudad para realizar un paseo o una visita.
- El 10,3% sólo ha aparcado, ha estado de paso o ha hecho tiempo antes de embarcar.
- El 7,8% ha aparcado/hecho tiempo y, además, ha comido.
- El 7,5% ha visitado y paseado por la ciudad y, además, ha comido.
- El 7,0% sólo ha estado en la ciudad para comer
- El 6,8% ha aparcado y, además, ha visitado/paseado por la ciudad.
- El 4,5% ha paseado y visitado la ciudad, ha comido y, además, ha hecho compras.
- El 4,5% ha paseado y visitado la ciudad, ha comido y, además, se ha alojado.
- El 3,7% ha paseado y visitado la ciudad, ha comido, ha hecho compras y, además, se ha alojado.

El resto de combinaciones conforman las 561 respuestas.

El patrón de consumo de cada uno de estos grupos muestra, como es lógico, que el gasto medio es siempre superior si entre las actividades se incluye alojamiento, comida o compras; los gastos son prácticamente nulos si sólo se hace aparcamiento/matar el tiempo o si sólo se pasea por la ciudad.

Si concentramos la atención en los 99 turistas que se han alojado en la ciudad antes de embarcar, el 83,8% de ellos están en su viaje de ida y el 16,2% en su viaje de vuelta a Marruecos. La mayor parte de las estancias son cortas, predominando las de una sola noche (59,6%) y las de 4 noches o más (16,2%). El tipo de alojamiento elegido es el hotel (40,4%), la pensión (33,3%) y la casa de alquiler (18,2%). Por fechas, los pasajeros que se alojan en Tarifa tienden a hacer una sola noche en fines de semana y en puentes o fiestas cortas, camino de Marruecos, y varias noches en época estival.

Por último, volviendo a los 748 pasajeros que no han estado en Tarifa antes de embarcar (57,1% de los encuestados), y que podrían ser objetivo de campañas de promoción de la ciudad, el 82,8% van en sentido ida y el 17,2% en sentido vuelta. De nuevo los motivos son variados: en sentido ida el 60,3% van por turismo, el 30,2% por motivos personales y el 9,5% por trabajo; en sentido vuelta, el 49,6% ha hecho turismo, el 27,1% ha viajado por motivos personales y el 23,3% por trabajo.

Resultados del cuestionario Tánger ciudad-Tarifa

En el sentido Tánger ciudad-Tarifa, y en el momento del desembarque, se ha encuestado a 820 personas. Los resultados se han utilizado como control para corroborar los resultados del cuestionario de ida, que posteriormente se utilizarán para computar el impacto económico de los pasajeros que transitan por el puerto, pero también se pueden extraer algunos comentarios útiles de la información obtenida.

El 29,8% de los encuestados declaran al bajar del barco que a continuación van a visitar el municipio de Tarifa. La mitad de ellos repite visita (120 encuestados) porque en su viaje de ida ya habían estado, mientras que la otra mitad (124 encuestados) no había estado en el municipio antes. Entre los que dicen que no van a parar en la ciudad (70,2%), el 43,9% ya estuvo en Tarifa a la ida.

Impacto Económico del tráfico de pasajeros de línea regular

Gasto medio y patrón de consumo de los pasajeros de línea regular

Los gastos de los pasajeros que transitan por el Puerto de Tarifa generan un impacto económico que se materializa en puestos de trabajo y riqueza para la ciudad y la región.

La metodología habitual utilizada para la medición del impacto económico de los puertos se concentra en las empresas navieras o en la Estación Marítima, pero no considera el impacto derivado del consumo en el entorno de los pasajeros que usan las instalaciones portuarias, por lo que, desde esa perspectiva, su impacto y efectos, se pierden. En este apartado vamos a recoger los efectos del consumo de los pasajeros que utilizan los Ferries para el viaje Tarifa-Tánger ciudad y Tánger ciudad-Tarifa. Los resultados contribuirán a valorar la aportación del Puerto a la economía de su entorno más próximo y a entender mejor cómo se producen esas relaciones.

Los datos de gasto medio de los pasajeros del Puerto, así como las diferentes fechas en las que se ha realizado la encuesta y el tipo de viaje y tipo de gasto afrontado, nos permitirán definir unos perfiles que luego trasladaremos a los datos diarios de movimiento de pasajeros proporcionados por el Puerto de Tarifa.

Aunque el Puerto de Tarifa únicamente realiza la ruta Tarifa-Tánger ciudad y Tánger ciudad-Tarifa, las fechas condicionan el tipo de pasajero y el motivo del viaje. Para captar esta posible diferencia, se ha optado por definir tres tipos de períodos claramente diferenciados: 1. Días de diario y fines de semana normales a lo largo de todo el año; 2. Fechas vacacionales y fines de semana con festividad nacional cercana que constituya un “puente”; 3. Operación Paso del Estrecho (OPE).

Durante 2015 se han definido tres “puentes”, excluyendo la festividad de Andalucía, y dos períodos vacacionales (Navidad y Semana Santa); la OPE coincide en fechas con los meses vacacionales de verano, ya que está comprendida entre el 15 de julio y el 15 de septiembre.

En el sentido Tarifa-Tánger ciudad, durante las fechas de la OPE, han transitado por el Puerto de Tarifa un total de 237.257 personas; en el período vacacional 54.594 y durante fines de semana y días de diario 433.339 personas. En el sentido Tánger ciudad-Tarifa lo han hecho un total de 834.152 personas, que se reparten respectivamente atendiendo a los siguientes porcentajes: 34,97%, 8,81% y 56,22%.

Los datos del cuestionario, tras depurar algunas observaciones erróneas (por ejemplo, por corresponder a menores de edad), permiten calcular el gasto medio de los pasajeros en cada una de las fechas representativas de los períodos definidos en el punto anterior.

Para evitar una doble contabilización, se ha procedido a computar el gasto medio atendiendo únicamente a los pasajeros que utilizaban en Puerto de Tarifa para el trayecto Tarifa-Tánger ciudad. Posteriormente, a partir del cuestionario del trayecto Tánger ciudad-Tarifa, se ha extraído el número de pasajeros que, sin haberlo hecho en su viaje de ida, tienen intención de visitar la ciudad de Tarifa (13,1% de los pasajeros del trayecto).

El resultado del proceso arroja una cifra global de gasto en consumo de 18.959.901 euros, que se ha repartido sectorialmente en función de lo declarado por cada grupo de encuestados (Tabla 4.3). Este gasto permite calcular el impacto directo; el impacto indirecto proviene de los gastos en bienes y servicios que las empresas beneficiadas por el impacto directo realizan en otras empresas, y que se obtiene de las tablas input-output; el impacto inducido se calcula a partir del consumo que generan los empleos directos e indirectos, también a partir de las tablas input-output de Andalucía.

CNAE (1)	TIO (2)	Sector	Media por pasajero (€)	Distribución del gasto (%)
47	43	Comercio al por menor	6,00	26,4
49	44	Transporte terrestre	2,25	9,9
55	48	Servicios de alojamiento	2,86	12,6
56	49	Servicios de comidas y bebidas	10,54	46,4
93	78	Actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento	1,07	4,7
		TOTAL	22,72	100

(1) CNAE 2009: Clasificación Nacional de Actividades Económicas.
(2) Clasificación sectorial de las Tablas input-output 2010 de Andalucía.
FUENTE: Elaboración propia

Conforme a la información extraída de la encuesta, el gasto medio de los pasajeros de línea regular se cifra en 22,7 euros y se realizan fundamentalmente en actividades relacionadas con los servicios de comidas y bebidas (bares y restaurantes), comercio al por menor (regalos, souvenirs, tiendas de ropa, etc.), transporte, servicios de alojamiento y actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento.

Impacto económico directo de los pasajeros de línea regular

La cifra de gasto total anual a tener en cuenta para el cálculo de los efectos directos se obtiene multiplicando el gasto medio por el número de pasajeros que transitan por el puerto. A esa cifra hay que descontar la imposición indirecta. La Tabla 4.4 resume la distribución total del gasto anual tanto en términos brutos como netos.

CNAE (1)	TIO (2)	Sector	Gasto total (€)	Gasto neto (3)
47	43	Comercio al por menor	5.005.414	3.954.277
49	44	Transporte terrestre	1.877.030	1.689.327
55	48	Servicios de alojamiento	2.388.948	2.150.053
56	49	Servicios de comidas y bebidas	8.797.394	7.917.655
93	78	Actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento	891.115	703.981
		TOTAL	18.959.901	16.415.293

(1) CNAE 2009: Clasificación Nacional de Actividades Económicas.
(2) Clasificación sectorial de las Tablas input-output 2010 de Andalucía.
(3) Resultado de descontar la imposición indirecta sobre el gasto bruto total de los pasajeros.
FUENTE: Elaboración propia

Impactos Directos. La cifra de 16.415 miles de euros representa el impacto directo sobre las ventas de las empresas del entorno del Puerto de Tarifa. Al objeto de obtener el impacto directo sobre el resto de variables es preciso acudir a las relaciones que las Tablas Input-Output de Andalucía establecen entre estos impactos directos y las anteriores para cada sector de actividad. Los resultados detallados se presentan en la Tabla 4.5. El efecto directo sobre el empleo se cifra en 258 trabajadores y sobre el VAB en 9,2 millones de euros.

	43	44	48	49	78	TOTAL
	Comercio al por menor	Transporte	Servicios de alojamiento	Servicios de comidas y bebidas	Actividades deportivas, recreativas	
Empleo (nº de ocupados)	103	20	32	94	10	258
Remuneración de asalariados	1.580	391	762	1.480	281	4.494
Sueldos y salarios	1.249	311	604	1.172	232	3.568
Cotizaciones sociales	331	80	158	307	49	925
Excedente bruto de explotación	1.124	315	533	2.632	63	4.667
VAB a precios básicos	2.691	707	1.293	4.121	344	9.156
Ventas	3.954	1.689	2.150	7.918	704	16.415

(*) A excepción del número de empleos, que viene expresado en número de ocupados.
FUENTE: Elaboración propia

La tabla 4.6 resume los resultados de la forma habitual para hacerlos comparables con el resto de impactos incluidos en este estudio.

	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
Impacto directo	258	3.568	4.667	9.156	16.415

(*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados.
FUENTE: Elaboración propia

En resumen, la inyección monetaria directa en la economía del entorno generada por el gasto de los pasajeros de línea regular se cifra en 16,4 millones de euros en los sectores de comercio al por menor, transporte, alojamiento, servicios de comidas y bebidas, y actividades deportivas, de ocio y recreativas. Esas ventas se corresponden con un VAB directo a precios básicos de 9,2 miles de euros y un empleo de 258 trabajadores.

Impacto económico indirecto de los pasajeros de línea regular

Los impactos indirectos del gasto de pasajeros vienen generados por las compras que las empresas relacionadas con los empleos directos realizan a otras empresas. Para su obtención se necesitan dos requisitos: disponer de las compras en términos monetarios que realiza cada sector al resto de sectores y conocer qué parte de esas compras se realiza en la región de impacto, es decir, en Andalucía. La Tabla 4.7 resume la información básica para obtener los impactos indirectos del gasto de pasajeros y tripulantes. Obsérvese

que del impacto total directo sobre las ventas (16.415 miles de euros), 7.029 son compras a otros sectores económicos, y de esta cantidad 5.353 son compras realizadas en Andalucía. Atendiendo a las estas cifras se han calculado los vectores de impacto indirecto (tras aplicar el modelo I-O que se detalla en el Anexo), que son utilizados para obtener los impactos indirectos que se presentan en el siguiente punto.

	43	44	48	49	78	
	Comercio al por menor	Transporte	Servicios de alojamiento	Servicios de comidas y bebidas	Actividades deportivas, recreativas	TOTAL
Ventas	3.954	1.689	2.150	7.918	704	16.415
Compras totales de bienes intermedios a precios básicos	1.160	908	845	3.778	339	7.029
Compras en Andalucía	992	663	670	2.757	272	5.353

FUENTE: Elaboración propia

Impactos indirectos. La Tabla 4.8 recoge los impactos indirectos del gasto de pasajeros regulares. Los pasajeros de líneas regulares generan un impacto indirecto de 75 empleos y un VAB de 3.8 millones de euros. El impacto sobre las ventas se cifra en 8.096 miles de euros. Los principales sectores de impacto indirecto son el comercio al por mayor, los servicios a edificios, la agricultura y ganadería, el transporte y las actividades jurídicas y de contabilidad.

	Sectores	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
42	Comercio al por mayor	9	150	151	337	671
68	Servicios a edificios	8	87	33	143	187
1	Agricultura, ganadería y caza	6	36	166	166	260
58	Actividades jurídicas y de contabilidad	4	61	76	151	240
44	Transporte terrestre	4	63	64	144	344
	Resto de sectores	44	961	1.584	2.847	6.396
	TOTAL	75	1.359	2.073	3.788	8.096

(*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados.

Impacto económico inducido de los pasajeros de línea regular

Los efectos inducidos provienen de la actividad económica imputable a los sueldos y salarios de los empleos directos e indirectos que generan el gasto de los pasajeros. Como se detalla en el Anexo metodológico, el cálculo de los efectos inducidos requiere, además de los sueldos y salarios de los trabajadores, del cálculo de la propensión marginal al consumo (calculada por PwC en 0,642) y, como ya se explicó en capítulos anteriores, la desagregación de compras obtenida del "Gasto en consumo individual de los hogares" de las tablas Input-Output de Andalucía.

Impactos inducidos. La Tabla 4.9 presenta el detalle de los efectos inducidos de los pasajeros de línea regular. El impacto inducido se cifra en 56 empleos y un VAB de 2.6 miles de euros. El impacto sobre las

ventas es de 4.6 miles de euros. Los sectores más dependientes del gasto inducido son el comercio al por menor, las actividades de los hogares, servicios de comidas y bebidas y comercio al por mayor.

	Sectores	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
43	Comercio al por menor	10	125	112	269	395
82	Actividades de los hogares	8	54	0	60	60
49	Servicios de comidas y bebidas	7	85	192	300	577
42	Comercio al por mayor	3	55	55	123	244
81	Otros servicios personales	2	16	34	53	83
	Resto de sectores	26	489	1.102	1.748	3.183
	TOTAL	56	824	1.495	2.553	4.543

(*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados.
Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
FUENTE: Elaboración propia.

Impacto económico total de los pasajeros de línea regular

El impacto económico total de pasajeros que transitan por el Puerto de Tarifa es la suma de impactos directos, indirectos e inducidos. La Tabla 4.10 resume los principales resultados. Obsérvese que el impacto total sobre las ventas de diferentes sectores de la economía se cifra en 29 millones de euros. En términos de trabajo, el gasto de pasajeros crea 389 empleos y genera un VAB de 15,5 miles de euros.

Si comparamos los efectos directos con los impactos indirectos e inducidos, se puede concluir que por cada 100 euros de gasto directo de pasajeros, 76 euros son generados de manera indirecta e inducida, lo que implica un efecto multiplicador del gasto de 1,76. De la misma forma, el efecto multiplicador del VAB es 1,69 y el del empleo 1,51 (por cada cien empleos directos se generan 51 de forma indirecta o inducida).

	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
Directo	258	3.568	4.667	9.156	16.415
Indirecto	75	1.359	2.073	3.788	8.096
Inducido	56	824	1.495	2.553	4.543
TOTAL	389	5.751	8.236	15.497	29.054

(*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados.
Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
FUENTE: Elaboración propia.



Conclusiones

La información para obtener los impactos económicos de pasajeros de línea regular proviene de un trabajo de campo realizado durante varios periodos de 2015. Los cuestionarios realizados a 1.309 personas que hacían el trayecto Tarifa-Tánger ciudad, evidencian que el 42,9% han visitado la ciudad antes de embarcar. Entre los motivos del paso por Tarifa destaca, sin ser excluyentes, el de dar un paseo o hacer una visita (57,0%), comer (47,8%), aparcar/estar de paso o hacer tiempo (39,9%), ir de compras (21,4%) o alojarse (17,6%). Los pasajeros que se alojan en la ciudad lo hacen generalmente una sola noche y en fines de semana o puentes, casi siempre fuera de períodos vacacionales largos.

En el trayecto Tánger ciudad-Tarifa, el 29,8% de los encuestados visita Tarifa al bajar del barco; la mitad de ellos repite la visita que hicieron en su viaje de ida y la otra mitad visitará la ciudad por primera vez.

Los cuestionarios a pasajeros, y la información sobre su número proporcionada por la APBA, permiten obtener el gasto total de los pasajeros que transitan por el Puerto y su impacto en la Ciudad y su entorno. A partir de este gasto se obtiene los impactos económicos que se cifran en los siguientes:

- La actividad generada por el gasto de pasajeros de línea regular genera 389 empleos, de los que 258 son empleos directos, 75 indirectos y 56 inducidos.
- El impacto total directo, indirecto e inducido del gasto de pasajeros de línea regular sobre la facturación de las empresas que les suministran bienes y servicios se cifra en 29 millones de euros. El impacto directo del gasto es de 16,4 millones.
- La cifra anterior se traduce en un impacto total sobre el VAB de 15,5 millones de euros. De los cuales, el VAB directo se cifra en 9,2 millones de euros, el indirecto en 3,8 millones de euros y el inducido en 2,6 millones de euros.
- Las empresas directamente más beneficiadas por el gasto de pasajeros son aquellas ubicadas en los sectores de comercio al por menor, transportes y servicios de comidas y bebidas. Si bien, los efectos indirectos e inducido se extienden a una mayor variedad de sectores que incluyen, entre otros, comercio al por mayor, actividades jurídicas y de contabilidad.

5. IMPACTO ECONÓMICO DE LOS USUARIOS DE LAS EMPRESAS DE AVISTAMIENTO DE CETÁCEOS

Introducción

Las empresas de avistamiento de cetáceos operan en el Puerto de Tarifa ofreciendo a sus clientes la posibilidad de navegar por aguas del Estrecho y ver en su hábitat a especies que van desde el delfín a la orca o la ballena común. Las empresas dedicadas comercialmente a esta actividad declararon en 2015 un tráfico de pasajeros de 45.401 personas.

El objetivo de este apartado es calcular el impacto económico que se deriva del gasto en consumo que realizan los clientes de las empresas de avistamiento de cetáceos. Los usuarios del servicio se trasladan desde su punto de origen a Tarifa con la intención de realizar la actividad de avistamiento; durante su estancia, los clientes incurren en un conjunto de gastos que benefician directamente tanto a las empresas de avistamiento, como al resto de empresas de la zona. El análisis de ese gasto permitirá computar el impacto económico del avistamiento de cetáceos.

Tradicionalmente, la actividad de las empresas de avistamiento se incluyen en los informes de impacto económico al considerarlas como parte de la Industria Dependiente del puerto. Los empleos de las empresas de avistamiento, resultado de su actividad comercial habitual, son parte de los impactos directos de la Industria Dependiente; los indirectos e inducidos, como es habitual, se calculan a partir de las tablas input-output (ya computados por tanto en el Capítulo 2). En este capítulo se calcula el impacto económico que con su consumo generan los clientes de las empresas de avistamiento. Este gasto se extiende desde el coste del propio avistamiento, hasta el que se puede hacer en bares, restaurantes y hoteles. En nuestro análisis excluirémos la compra del ticket para la realización de las actividades de avistamiento de cetáceos al objeto de evitar una duplicidad contable (ese gasto ya se ha computado al incluir las empresas de avistamiento en la Industria Dependiente).

La estructura de este capítulo es la siguiente. En el primer apartado se describen y caracterizan las actividades de avistamiento; a continuación se presentará el cuestionario y se comentan los detalles del proceso de encuestación; en la tercera parte se analizarán los resultados descriptivos del cuestionario para entender no sólo qué gasto realizan los clientes de las empresas de avistamiento sino también qué actividades realizan en la zona durante su estancia; en el último apartado se detallan los resultados conducentes a la obtención del impacto económico del gasto en consumo de los usuarios de las empresas de avistamiento.

Identificación de las empresas de avistamiento de cetáceos

En el Puerto de Tarifa operaban en 2015 dos empresas de avistamiento de cetáceos. Las empresas Turmares y Firmm disponen de barcos y personal especializado para el avistamiento de cetáceos en aguas del Estrecho de Gibraltar¹. Aunque otras empresas actúan como vendedoras de tickets para realizar avistamiento, son éstas dos empresas las que ofrecen el servicio.

Las actividades de avistamiento de cetáceos se realizan habitualmente entre los meses de marzo a octubre, buscando las mejores condiciones de la mar; aún así, la rentabilidad de las empresas, con elevados costes fijos, depende enormemente de las condiciones meteorológicas de cada temporada.

En aguas del Estrecho de Gibraltar se avistan habitualmente ballenas y delfines; en él habitan varias especies residentes, con una probabilidad de avistamiento del 98%, como el delfín común, el delfín listado, el

¹La empresa Aventura Marina también disponía de un barco pero se hundió en mayo de 2015.



delfín mular y la ballena piloto. A estas especies hay que añadir otras que se avistan ocasionalmente, como las orcas, los atunes o los rorcuales, que pasan por el Estrecho en determinados meses del año.

Como complemento a los avistamientos en el mar, se ha creado en la ciudad de Tarifa un Centro de Interpretación de Cetáceos. Su objetivo es ser una plataforma de coordinación entre los pasajeros, el público en general, los barcos que se dedican a esta actividad, sus tripulantes y los biólogos de forma que se profundice en el conocimiento de estas especies.

La existencia de las empresas de avistamiento contribuye a la diversificación de las actividades del Puerto de Tarifa, ya que el negocio portuario está muy concentrado en el tráfico de pasajeros y vehículos. Las ventajas de fomentar el avistamiento de cetáceos en Tarifa son múltiples:

- El avistamiento genera imagen de marca para el municipio. Se trata de actividades casi exclusivas del Puerto de Tarifa por lo que se asocian fácilmente con la ciudad y el Puerto.
- El público objetivo al que están dirigidas coincide con el que frecuenta en Tarifa otras actividades de ocio vinculadas a la naturaleza y los deportes.
- Los usuarios de este servicio, durante su estancia, generan en el municipio empleo y riqueza.

La necesidad de conocer el perfil de los 45.401 usuarios que hacen avistamiento de cetáceos en Tarifa, así como la de computar su impacto económico, justifican la realización de un cuestionario. En los siguientes apartados presentamos el cuestionario y sus resultados descriptivos.

Cuestionario

En la Figura 5.1 se incluye el cuestionario para calcular el impacto económico del consumo de los usuarios del avistamiento de cetáceos; a partir de él se cuantificará qué gasto realizan durante su estancia y qué beneficio aportan los clientes de estas empresas a la ciudad de Tarifa y a la zona. Las preguntas del cuestionario se consensuaron con expertos del sector, con la intención de profundizar en las interrelaciones sectoriales de los clientes del servicio.

La encuesta se desarrolló a lo largo de 2015 durante los días 30 de abril y 1 de mayo, 29 y 30 de mayo y 24 y 25 de julio. En esos días se entrevistaron a 70, 27 y 32 usuarios, respectivamente. La encuesta tiene un error muestral de 7,4% y un nivel de confianza del 95,5%.

Figura 5.1.

Buenos días, mi nombre es....., por encargo de la Autoridad Portuaria, para la Universidad de Cádiz encuesta y con el visto bueno de las empresas de Avistamiento, realizamos una sobre el uso del Puerto y la ciudad de Tarifa ¿Le importa contestar a unas?

AVISTAMIENTO

1 ¿Ha sido la actividad de AVISTAMIENTO la principal motivación para su visita a Tarifa?

1 Sí
2 No

2 ¿Qué otras actividades turísticas tiene intención de hacer? Res. Múltiple

1 Surf/windsurf
2 Cultura
3 Playa
4 Senderismo, ruta, naturaleza
5 Buceo
6 Otras (especificar)

3 ¿Ha sido fácil encontrar plaza de aparcamiento para su coche en Tarifa?

1 Sí
2 No
3 No he venido en coche

4 ¿Ha visitado el Centro de Interpretación de Cetáceos de Tarifa?

1 Sí
2 No
3 No, pero me gustaría y lo he encontrado cerrado

5 Si ha escogido el municipio de Tarifa para su alojamiento, ¿cuántas noches va a pasar en él?

1 1 noche
2 2 noches
3 3 noches
4 Más 5.4 Nº noches

6 ¿Qué tipo de alojamiento ha elegido?

1 Casa/piso de alquiler
2 Camping
3 Pensión/Albergue
4 Si Hotel, de cuántas estrellas 6.4 E estrellas

7 ¿Me podría indicar el gasto medio por persona/día en esta estancia (antes de embarcar)?

- Comida/Bar/Restaurante	7.1	euros
- Regalos/souvenirs	7.2	euros
- Tiendas/comercio	7.3	euros
- Taxi/transporte	7.4	euros
- Actividades de ocio (deporte,...)	7.5	euros
- Alojamiento	7.6	euros
- Otros (especificar)	7.7	euros

8 Sexo

1 Hombre
2 Mujer

9 Edad

Resultados del cuestionario

En este apartado nos beneficiamos de los resultados del cuestionario para obtener una imagen del cliente que realiza avistamiento de cetáceos. Los datos del cuestionario nos permitirán conocer qué otro tipo de actividades lúdicas realizan, cuántos de ellos se alojan en Tarifa, en qué período del año y durante cuánto tiempo. Los resultados pueden ser de utilidad para conocer mejor el público al que dirigir campañas de promoción de la ciudad o de las actividades de avistamiento.

El avistamiento de cetáceos constituye un motivo de atracción de turistas. El 86% de los encuestados declara que esta actividad es el principal aliciente para visitar la ciudad; además, 28 de los 129 entrevistados (21,7%) no realizan otra actividad más allá del propio avistamiento.



Los turistas que visitan Tarifa para avistamiento aprovechan para realizar otras actividades que varían en función de la época del año en la que se decide hacer el avistamiento. El 70,5% de los entrevistados aprovecha para ir a la playa, el 25,6% declara que hará surf/windsurf, el 23,3% buceo, el 17,8% actividades culturales y el 7,0% senderismo/naturaleza. Como es lógico, las actividades de sol/playa y buceo son más comunes entre los clientes que deciden hacer avistamiento en verano, mientras que las actividades culturales, el senderismo o la ausencia de actividades complementarias se dan entre aquellos que optan por fines de semana alejados de la época estival.

Se observan diferencias importantes entre los usuarios que deciden hacer el avistamiento de cetáceos en períodos vacacionales cortos, asociados a fines de semana durante el año, y aquellos que lo hacen durante los meses de verano. Los primeros hacen estancias cortas o muy cortas, y enfocadas a la actividad de avistamiento; los segundos tienden a estancias más prolongadas, fuera del municipio, y hacen más actividades durante su período vacacional.

El gasto medio diario de los entrevistados permitirá conocer sus patrones de consumo y qué cantidades dedican a cada concepto. Este gasto medio, evitando sobrevalorar las estancias largas no imputables al avistamiento de cetáceos, se utilizará para calcular el impacto económico en el siguiente apartado.

No todos los clientes de las empresas de avistamiento declaran hacer algún tipo de gasto; el 14,0% de los entrevistados no ha realizado ningún gasto. Los conceptos en los que se concentra la mayor parte del gasto en consumo son los de alojamiento y bares/restaurantes; el primero con un gasto medio diario de 112,2 euros y el segundo con 31,3 euros.

Aunque casi todos los turistas que hacen avistamiento gastan en manutención, en torno a una cuarta parte se alojan en el municipio de Tarifa; el 26,4% de los entrevistados dice alojarse en Tarifa. El perfil de los usuarios de avistamiento que se alojan en el municipio es el siguiente:

- El 50% se aloja en hoteles de entre 2 y 4 estrellas y el 20,6% en pensiones/albergue; el resto se reparte entre camping y casa/piso de alquiler.
- Las estancias son cortas y fuera del período estival. El 58,8% de los que se alojan en Tarifa para hacer avistamiento se quedan una sola noche y el 20,6% dos noches; las estancias corresponden a fines de semana o puentes alejados del verano.
- El gasto medio de los turistas que se alojan en la ciudad es ligeramente inferior al del resto de usuarios que no se alojan en Tarifa. Mientras los primeros gastan en comida 25,9 euros/persona/día, los segundos gastan 33,3 euros; a alojamiento los primeros dedican 98,6 euros/persona/día en Tarifa y los segundos (los que no se alojan en el Municipio) declaran gastar 117 euros fuera de Tarifa. El origen de estas diferencias radica, en parte, en la diferente época del año en la que hacen avistamiento de cetáceos unos y otros.
- La edad media del cliente que pernocta en la ciudad y hace avistamiento de cetáceos es de 48 años, mientras que el que no pernocta en Tarifa tiene una edad media de 35 años; de nuevo el período esogido para el avistamiento puede estar relacionado con esta diferencia.

Impacto Económico de los usuarios de las empresas de avistamiento

Gasto medio y gasto total de los usuarios de las empresas de avistamiento

El gasto que realizan los usuarios de las empresas de avistamiento de cetáceos permitirá computar su impacto económico en la zona y en Andalucía.

Tanto en esta ocasión, como en el impacto económico que se calculó en 2007, las empresas de avistamiento de cetáceos se han incluido en la metodología de impacto económico como parte de la Industria Dependiente. La metodología Input-Output tradicional no considera el gasto en consumo en el que incurren los turistas que vienen a ver cetáceos, los que transitan por el puerto o los que hacen cualquier otro tipo de actividad vinculada al puerto.

En cualquier caso, el consumo de los turistas o usuarios de un servicio genera empleo y riqueza en las empresas de la zona (restaurantes, bares, hoteles, comercios, etc); en este apartado nos ocuparemos del impacto de este gasto. Estas cifras de empleo y valor añadido se pueden sumar a las de impacto input-output para computar un impacto total siempre y cuando, para evitar una doble contabilización, se excluya del gasto de los usuarios el importe del ticket abonado a la empresa de avistamiento de cetáceos.

Para el cálculo del impacto se han considerado los usuarios que declaran haber ido directamente a esa actividad, sin pasar ninguna noche o sin haber dormido en el municipio de Tarifa, y a los usuarios que han declarado haber pasado una noche o dos noches en el municipio de Tarifa, en su mayor parte durante fines de semana o puentes vacacionales. Entre los encuestados hay clientes de las empresas de avistamiento que declaran estar pasando un período vacacional más amplio (algunos de ellos de hasta 20 días); en esos casos, el gasto medio de un período vacacional tan amplio no puede imputarse al avistamiento de cetáceos por lo que sus gastos de alojamiento se han ignorado y su gasto en comida se ha limitado a un día.

Con este planteamiento y atendiendo a la información extraída de la encuesta, el gasto medio de turistas con el objetivo de avistamiento se cifra en 59,8 euros, y se realizan fundamentalmente en actividades relacionadas con el comercio al por menor (regalos, suvenirs, tiendas de ropa, etc.), servicios de alojamiento y servicios de comidas y bebidas (bares y restaurantes). La Tabla 5.1 detalla el gasto medio por cada actividad y su distribución porcentual.

La cifra de gasto total anual a tener en cuenta para el cálculo de los efectos directos se obtiene multiplicando el gasto medio por el número de pasajeros que realizan avistamiento de cetáceos. A esa cifra hay que descontar la imposición indirecta. La Tabla 5.2 resume la distribución total del gasto anual tanto en términos brutos como netos.

CNAE (1)	TIO (2)	Sector	Media (€)	Distribución del gasto (%)
47	43	Comercio al por menor	8,66	14,5
55	48	Servicios de alojamiento	19,33	32,3
56	49	Servicios de comidas y bebidas	31,86	53,2
		TOTAL	59,85	100

(1) CNAE 2009: Clasificación Nacional de Actividades Económicas.
(2) Clasificación sectorial de las Tablas input-output 2010 de Andalucía.
FUENTE: Elaboración propia



Tabla 5.2
Distribución media del gasto total de turistas según sectores económicos

CNAE (1)	TIO (2)	Sector	Gasto total (€)	Gasto neto (3)
47	43	Comercio al por menor	393.196	310.625
55	48	Servicios de alojamiento	877.423	789.681
56	49	Servicios de comidas y bebidas	1.446.702	1.302.032
		TOTAL	2.717.321	2.402.337

(1) CNAE 2009: Clasificación Nacional de Actividades Económicas.
(2) Clasificación sectorial de las Tablas input-output 2010 de Andalucía.
(3) Resultado de descontar la imposición indirecta sobre el gasto bruto total de turistas.
FUENTE: Elaboración propia

Impactos económico directo de los usuarios de las empresas de avistamiento

Impactos Directos. La cifra de 2.402 miles de euros representa el impacto directo sobre las ventas. Al objeto de obtener el impacto directo sobre el resto de variables es preciso acudir a las relaciones que las Tablas Input-Output de Andalucía establecen entre estos impactos directos y las anteriores para cada sector de actividad. Los resultados detallados se presentan en la Tabla 5.3.

Tabla 5.3
Detalle del impacto directo del gasto de turistas. Miles de euros (*)

	43	48	49	TOTAL
	Comercio al por menor	Servicios de alojamiento	Servicios de comidas y bebidas	
Empleo (nº de ocupados)	8	12	15	35
Remuneración de asalariados	124	280	243	647
Sueldos y salarios	98	222	193	513
Cotizaciones sociales	26	58	51	134
Excedente bruto de explotación	88	196	433	717
VAB a precios básicos	211	475	678	1.364
Ventas	311	790	1.302	2.402

(*) A excepción del número de empleos, que viene expresado en número de ocupados.
FUENTE: Elaboración propia

La tabla 5.4 resume los resultados de la forma habitual para hacerlos comparables con el resto de impactos incluidos en este estudio.

Tabla 5.4
Impacto económico directo del gasto de los clientes de las empresas de avistamiento. Miles de euros (*)

	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
Impacto directo	35	513	717	1.364	2.402

(*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados.
FUENTE: Elaboración propia

En resumen, la inyección monetaria directa en la economía del entorno generada por los usuarios de las empresas de avistamiento se cifra en 2.402 miles de euros. Ese gasto genera un VAB directo a precios básicos de 1.364 miles de euros y un empleo directo de 35 trabajadores.

Impactos económico indirecto de los usuarios de las empresas de avistamiento

Los impactos indirectos del gasto de los clientes de las empresas de avistamiento de cetáceos vienen generados por las compras que las empresas incluidas en los impactos directos realizan a otras empresas. Para su obtención se necesitan las compras en términos monetarios que realiza cada sector de gasto al resto de sectores y su desagregación sectorial, y conocer qué parte de esas compras se realiza en la región de impacto, es decir, en Andalucía.

La Tabla 5.5 resume la información básica para obtener los impactos indirectos del gasto de turistas. Obsérvese que del impacto total directo sobre las ventas (2.402 miles de euros), 1.023 son compras a otros sectores económicos, y de ésta cantidad 777 son compras realizadas en Andalucía. Atendiendo a las estas cifras se han calculado los vectores de impacto indirecto (tras aplicar el modelo I-O que se detalla en el Anexo), que son utilizados para obtener los impactos indirectos que se presentan en el siguiente punto.

Tabla 5.5
Detalle del impacto directo del gasto de los clientes de las empresas de avistamiento. Miles de euros (*)

	43	48	49	TOTAL
	Comercio al por menor	Servicios de alojamiento	Servicios de comidas y bebidas	
Ventas	311	790	1.302	2.402
Compras totales de bienes intermedios a precios básicos	91	310	621	1.023
Compras en Andalucía	78	246	453	777

FUENTE: Elaboración propia

Impactos indirectos. La Tabla 5.6 recoge los impactos indirectos del gasto de los turistas que hacen avistamiento. Obsérvese que estos gastos tienen un impacto indirecto de 11 empleos y un VAB de 557 miles de euros. El impacto sobre las ventas se cifra en 1.181 miles de euros. Los principales sectores de impacto indirecto son el comercio al por mayor, los servicios a edificios, la agricultura y ganadería, el transporte y las actividades jurídicas y de contabilidad.

Tabla 5.6
Impacto económico indirecto del gasto de los clientes de las empresas de avistamiento. Miles de euros (*)

	Sectores	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
42	Comercio al por mayor	1,4	25	25	56	111
68	Servicios a edificios	1,2	14	5	22	29
1	Agricultura, ganadería y caza	1,1	7	30	30	47
58	Actividades jurídicas y de contabilidad	0,6	9	11	22	34
44	Transporte terrestre	0,5	7	8	17	40
	Resto de sectores	6,3	133	235	411	920
	TOTAL	11	194	313	557	1.181

(*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados.
Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
FUENTE: Elaboración propia.

Impactos económico inducido de los usuarios de las empresas de avistamiento

Los efectos inducidos provienen de la actividad económica imputable a los sueldos y salarios de los empleos directos e indirectos que generan el gasto de los clientes de las empresas de avistamiento. Como se explicó anteriormente, la propensión marginal al consumo aplicada se cifra en 0,642) y la desagregación de compras obtenida del “Gasto en consumo individual de los hogares” de las tablas Input-Output de Andalucía.

Impactos inducidos. La Tabla 5.7 presenta el detalle de los efectos inducidos de los turistas que hacen avistamiento de cetáceos. El impacto inducido se cifra en 8 empleos y un VAB de 366 miles de euros. El impacto sobre las ventas es de 652 miles de euros. Los sectores más dependientes del gasto inducido son el comercio al por menor, las actividades de los hogares, servicios de comidas y bebidas y comercio al por mayor, además de otros servicios personales.

	Sectores	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
43	Comercio al por menor	1,5	18	16	39	57
82	Actividades de los hogares	1,1	8	0	9	9
49	Servicios de comidas y bebidas	1,0	12	28	43	83
42	Comercio al por mayor	0,5	8	8	18	35
81	Otros servicios personales	0,3	2	5	8	12
	Otros sectores	3,7	70	158	251	457
	TOTAL	8	118	214	366	652

(*) A excepción de los “Empleos” que vienen expresados en número de ocupados.
Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
FUENTE: Elaboración propia.

Impacto económico total de los usuarios de las empresas de avistamiento

El impacto económico total de los turistas que hacen avistamiento es la suma de impactos directos, indirectos e inducidos. La Tabla 5.8 resume los principales resultados. Obsérvese que el impacto total sobre las ventas de diferentes sectores de la economía se cifra en 4.235 miles de euros. El consumo que generan los clientes de las empresas de avistamiento crea 54 empleos y un VAB de 2.287 miles de euros.

Si comparamos los efectos directos con los impactos indirectos e inducidos, se puede concluir que por cada 100 euros de gasto directo, 76 euros son generados de manera indirecta e inducida, lo que implica un efecto multiplicador del gasto de 1,76. De la misma forma, el efecto multiplicador del VAB es 1,67 y el del empleo 1,54 (por cada 10 empleos directos se generan 5,4 de forma indirecta o inducida).

	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
Directo	35	513	717	1.364	2.402
Indirecto	11	194	313	557	1.181
Inducido	8	118	214	366	652
TOTAL	54	825	1.244	2.287	4.235

(*) A excepción de los “Empleos” que vienen expresados en número de ocupados.
Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
FUENTE: Elaboración propia.

Conclusiones

El avistamiento de cetáceos constituyen una fuente de atracción de turismo para la ciudad; se trata, además, de un tipo de actividad complementario con el resto de la oferta turística del municipio. Los turistas que hacen avistamiento declaran mayoritariamente que éste es el motivo principal de su estancia en Tarifa y simultanean esta actividad con otras como la playa (70,5% de los entrevistados) o el surf/windsurf (25,6%)

El 26,4% de los 129 encuestados se alojaron en la ciudad de Tarifa, fundamentalmente en hoteles y durante estancias cortas de fines de semana o puentes vacacionales cortos; los turistas que no se alojan en Tarifa son generalmente personas que acuden en época estival. El gasto medio de los usuarios de las empresas de avistamiento que hacen noche en Tarifa es ligeramente inferior al usuario que acude en época estival y se aloja fuera del municipio.

Los resultados del impacto económico de los usuarios de las empresas de avistamiento es el siguiente:

- El gasto de los clientes de las empresas de avistamiento de cetáceos genera 54 empleos (directos, indirectos e inducidos), de los que 35 son empleos directos.
- La cifra anterior se traduce en un impacto total sobre el VAB de 2,3 millones de euros, de los cuales el VAB directo asciende a 1,4 millones de euros.
- Las empresas directamente más beneficiadas por el gasto de estos turistas son aquellas ubicadas en los sectores de comercio al por menor, alojamiento y servicios de comidas y bebidas.



6. PERCEPCIÓN DE LOS COMERCIOS Y NEGOCIOS DE LA CIUDAD SOBRE EL PUERTO DE TARIFA

Introducción

El objetivo de este capítulo es recoger la percepción de los comerciantes de la Ciudad acerca de cómo influye el Puerto de Tarifa en su negocio, cómo creen ellos que influiría un incremento de pasajeros o vehículos y cómo incidirían sobre sus comercios un conjunto de medidas tendentes, por ejemplo, a paliar la congestión del tráfico o a promocionar la Ciudad.

La intención de este cuestionario es disponer de una visión alternativa de cómo afecta la actividad portuaria a los comercios de Tarifa que se localizan en las zonas más transitadas por pasajeros y vehículos a lo largo del año. Los resultados, que pueden ser positivos o negativos, no pretenden sustituir el impacto económico del Puerto puesto que la práctica totalidad de los negocios encuestados no están considerados como Industria Portuaria o Industria Dependiente en el sentido del capítulo 2, pero sí complementar sus resultados y cubrir sus deficiencias.

Los estudios de impacto económico miden de forma cuantitativa y objetiva el efecto que la infraestructura portuaria (incluyendo todos los negocios dependientes en cualquier grado de ella) tiene sobre el entorno; esta medición se hace acudiendo a un cálculo del “porcentaje de dependencia” que el propietario/gerente de la empresa declara en un cuestionario elaborado al efecto. Aunque los cálculos arrojan de forma precisa cifras de la aportación económica de un puerto a una ciudad o región, tienen algunas limitaciones. Los tradicionales análisis de impacto económico no recogen, entre otros, algunos de los siguientes matices:

- No se conoce el mecanismo concreto de dependencia. Aunque sí se sabe si el puerto afecta en un determinado porcentaje al negocio empresarial, no conocemos qué tipo de actividad portuaria afecta más al negocio o, que tipo de actividad portuaria no tiene incidencia sobre el negocio.
- No se conocen los posibles efectos negativos del puerto. El porcentaje de dependencia declarado nunca es negativo ya que está, por definición, situado en el intervalo 0-100. Este hecho supone que mediante un análisis de impacto económico se excluyen los efectos negativos o externalidades negativas de una infraestructura portuaria, salvo que se acuda a un análisis coste-beneficio.
- No se conocen las relaciones de tensión que puede existir entre las empresas de una zona –dependan o no del Puerto– y la infraestructura portuaria. Las empresas pueden beneficiarse de un determinado tipo de actividad portuaria, pero pueden verse perjudicadas por otra; éste último caso queda subestimado por la definición de porcentaje de dependencia y de impacto económico, a la par que se desconocen las actividades perjudiciales o beneficiosas para cada tipo de negocio.
- En la elaboración de los cuestionarios se evita deliberadamente las preguntas abiertas para ganar en objetividad, por lo que no se dispone de información acerca del efecto que podrían tener en los negocios y empresas las posibles actuaciones relacionadas con el puerto (ampliación, construcción de aparcamientos, etc.).

Con el objetivo de cubrir las lagunas indicadas y complementar el estudio de impacto, se ha elaborado un cuestionario que se ha trasladado a todas las empresas/negocios de Tarifa con y sin vinculación con el puerto. En el siguiente apartado se detalla el contenido del cuestionario y cómo se ha llevado a cabo la recogida de información.



Cuestionario

El proceso de encuestación se desarrolló entre los días 10 de mayo de 2016 y 28 de mayo de 2016 en el municipio de Tarifa. Se encuestaron un total de 296 comercios/empresas ubicadas en el casco urbano del municipio, que es la zona directamente afectada por las actividades portuarias.

El municipio de Tarifa tenía en 2015 un total de 1.225 establecimientos con actividad económica repartidos a lo largo de todo el término, que tiene una extensión de 414 Has con un total de 8 núcleos poblacionales. En nuestro caso, se ha considerado únicamente en principal núcleo poblacional, que es la ciudad de Tarifa, y en ella hemos tenido en cuenta todos los locales ubicados en las principales calles de la ciudad. El motivo de considerar de forma exhaustiva los comercios del Centro y de las calles más transitadas tiene que ver con los efectos del puerto. El puerto de Tarifa genera un tránsito de vehículos y personas que afecta a la parte de la ciudad más cercana al puerto, el Casco Antiguo, y a las principales arterias del municipio.

Figura 6.1. Municipio de Tarifa (núcleo urbano)



Para el análisis de los resultados se ha dividido el núcleo urbano de la ciudad en tres zonas en función de su proximidad al Puerto (Figura 6.1). La Zona 1 es la contigua al Puerto y en ella se localizan comercios muy vinculados a la actividad portuaria y al tráfico de pasajeros; la Zona 2 incluye el centro histórico de la ciudad y zonas limítrofes que, por su proximidad física a la zona portuaria, pueden beneficiarse o perjudicarse por el tránsito de pasajeros en momentos de saturación; la Zona 3 es la más alejada del puerto y no está sometida a la influencia directa de éste, lo que no significa que los comercios localizados en ella no se beneficien o perjudiquen por las actividades portuarias.

Resultados

El tipo de información solicitada en los cuestionarios permite hacer distintos análisis en función de, por ejemplo, la actividad del comercio o empresa, la situación geográfica o su grado de dependencia declarado (la confidencialidad de los datos obliga a evitar cruzar variables que pudieran permitir la identificación de los encuestados).

Análisis global

La Figura 6.2 muestra los resultados de la primera pregunta del cuestionario (Indique cómo afecta el Puerto de Tarifa a su negocio) atendiendo a la zona de la ciudad en la que se localiza cada comercio/negocio, al porcentaje de facturación medio que depende del Puerto de Tarifa y al tipo de negocio. Aunque los datos se pueden proporcionar según cada tipo de respuesta (Muy desfavorablemente, Desfavorablemente, No afecta, Favorablemente, Muy desfavorablemente), para hacer la información más fácilmente interpretable se han agregado las respuestas en tres grupos (efectos negativos, no afecta y efectos positivos).

Un total de 182 comercios de los 294 encuestados (61,9%) afirman que el Puerto de Tarifa afecta positivamente a su negocio; a 138 les afecta favorablemente y a 44 muy favorablemente. A 103 negocios no les afecta (35,0%) y sólo a 9 lo hace negativamente (8 desfavorablemente y 1 muy desfavorablemente).

Atendiendo a los tres grupos de respuestas y al porcentaje del negocio que depende de la actividad del Puerto, los 180 comercios que contestan que el Puerto afecta positivamente a su negocio declaran que el 35,7% de su facturación depende del Puerto de Tarifa. Lógicamente, la dependencia de la facturación media de las empresas a las que no les afecta el Puerto es muy pequeña (3,5%), y las de las que les afecta negativamente es aún menor (3,1%).

La cercanía de los comercios al Puerto es el factor determinante para que la influencia sea muy favorable o favorable. Todas las empresas ubicadas en la Zona 1 (frontal al Puerto) están incluidas entre las que declaran que el Puerto les afecta positivamente; entre éstas también están el 72,3% de negocios localizados en la Zona 2 y el 51,6% de los de la Zona 3. De las 103 empresas que declaran que el Puerto no afecta a su negocio, ninguna está en la Zona 1, el 35,0% están en la Zona 2 y el 65,0% en la Zona 3. De los 9 negocios que afirman verse afectados negativamente por el Puerto, ninguno está en la Zona 1, 2 están en la Zona 2 y 7 están en la Zona 3.

¿Hay diferencia por el tipo de actividad del negocio? De los 180 comercios que indican que el Puerto influye positivamente en su actividad, 41 son bares/restaurantes, 38 tiendas de venta de ropa, 26 de alimentación, 12 hoteles/pensiones, 4 agencias de viajes. Entre los 103 que contestan que el Puerto no les afecta encontramos 25 de venta de ropa, 22 de alimentación, 17 bares/restaurantes, pero ningún hotel ni ninguna agencia de viajes. Los 9 que declaran un efecto negativo son 4 comercios dedicados a la alimentación, 2 de estética/peluquería, un bar/restaurante, uno de venta de ropa y uno de un grupo heterogéneo denominado "otras actividades".

Los datos evidencian que la mayor parte de los bares/restaurantes encuestados (69%) y de las tiendas de ropa (59%) a las que se les ha preguntado, entienden que el Puerto les afecta positivamente; la mitad de los comercios dedicados a alimentación y a estética/peluquería se ven también afectados positivamente. Todos los hoteles y todas las agencias de viaje declaran verse afectados positivamente por la actividad portuaria.



Percepción de la influencia de los pasajeros (en época OPE vs época anual) en los comercios

Las preguntas 2.3 y 2.4 (Figura 6.3) están relacionadas con la percepción que tiene el dueño, gerente o responsable de cada negocio acerca del efecto de los pasajeros que transitan por el Puerto a lo largo del año; la primera pregunta está enfocada únicamente a pasajeros comprendidos en la Operación Paso del Estrecho (OPE) y la segunda a los pasajeros regulares del Puerto el resto del año. La inclusión de estas dos preguntas nos permitirá determinar si el incremento de pasajeros que sufre el Puerto durante la OPE se percibe como un problema.

La pregunta 2.3 (El tráfico de pasajeros durante la OPE afecta a mi negocio) ha sido contestada en sentido afirmativo (positivamente o muy positivamente) por 119 encuestados de los 294 (40,5%); los pasajeros OPE no afectan a 135 negocios (45,9%) y afectan negativamente o muy negativamente a 40 empresas (13,6%).

Los resultados de la pregunta 2.4 (El tráfico de pasajeros FUERA de la OPE afecta a mi negocio) arrojan cifras similares: El 41,8% de los encuestados considera que su negocio se ve afectado positivamente o muy positivamente por el tránsito de los pasajeros habituales; el 47,3% no percibe efecto y el 10,9% entiende que el efecto de estos pasajeros es negativo o muy negativo.

La similitud entre las contestaciones de las preguntas 2.3 y 2.4 demuestra que los comercios de Tarifa no perciben la operación OPE, por lo que respecta al número de pasajeros que transitan por el Puerto, como un problema o inconveniente para su negocio. Los pasajeros de la OPE tienen un impacto similar a los pasajeros regulares del resto del año.

Percepción de la influencia del incremento de pasajeros y del incremento de vehículos, tanto en época OPE como a lo largo del año

A modo de control y con la intención de diferenciar pasajeros de vehículos para detectar posibles problemas derivados de la congestión del tráfico, en el bloque 3 (3.1, 3.2, 3.3 y 3.4) se ha preguntado a los comercios por la percepción del incremento tanto de pasajeros como de vehículos en época normal y en época OPE (Figura 6.4).

Si se comparan las respuestas de los 294 comercios encuestados, como se señalaba anteriormente, la percepción de la influencia del incremento de pasajeros entre fechas OPE y resto del año es muy similar; el 60% perciben como beneficioso el tráfico de pasajeros por el Puerto durante todo el año y el 50% también como beneficioso el incremento del tráfico de pasajeros durante la OPE. Los porcentajes de respuestas que consideran como negativos los efectos del incremento de pasajeros son de 3,7% de los encuestados, en el caso del incremento de pasajeros durante todo el año y del 6,1% de los encuestados si se refiere al incremento de pasajeros durante la OPE.

Sin embargo, cuando estas mismas preguntas hacen alusión al tráfico de vehículos durante todo el año y durante la operación OPE, las opiniones cambian. La percepción positiva baja al 18% de los encuestados para el incremento de vehículos durante todo el año y al 16% para el incremento de vehículos durante la OPE. La influencia negativa de estos incrementos de vehículos crece hasta el 33% para vehículos durante todo el año y hasta el 37% de los comercios encuestados para vehículos durante la OPE.

Los resultados demuestran que lo que se percibe negativamente es el incremento de vehículos en la ciudad, ya sea en época OPE o a lo largo de todo el año. No se percibe negativamente el incremento de pasajeros.

Percepción de la influencia del incremento de pasajeros y vehículos para los 182 comercios que entienden que el Puerto ejerce una influencia positiva en su actividad

Con la intención de profundizar más en la influencia que pueden tener los incrementos de pasajeros y vehículos en los comercios de Tarifa, en las Figuras 6.5 y 6.6 se han desglosado las respuestas sólo de los comercios que entienden que el puerto afecta favorable o muy favorablemente a su negocio.

De los 182 encuestados que perciben como positiva la influencia del Puerto, el 68,1% afirman que el incremento de pasajeros durante la OPE tiene una incidencia positiva en su negocio; ese porcentaje baja al 20,9% si hablamos de vehículos durante la OPE. Durante el resto del año (fuera de la OPE), los porcentajes son ligeramente superiores: el 80,2% entiende que los pasajeros habituales del Puerto tienen un efecto positivo en su negocio; si hablamos de vehículos esa influencia positiva baja hasta el 24,7% de los 182 comercios.

Si se atiende a la influencia negativa de cada uno de esos incrementos (pasajeros y vehículos), sólo el 1,1% de los 182 encuestados entiende que el incremento de pasajeros perjudica a su negocio; sin embargo, para el incremento de vehículos el porcentaje de encuestados que entiende que más vehículos influye negativamente en su negocio sube al 33%.

Percepción de la influencia del incremento de pasajeros y vehículos para los 103 comercios que entienden que el Puerto no afecta a su actividad

El mismo análisis que hemos hecho en el apartado anterior lo reproducimos ahora para los 103 comercios que han declarado que el Puerto no afecta a su actividad comercial (Figuras 6.7 y 6.8).

Como es lógico, si atendemos a los 103 encuestados que opinan que el Puerto de Tarifa no afecta a su negocio, la mayor parte de las respuestas a cualquier pregunta serán del tipo “no afecta”; sin embargo, es posible que si se pregunta por el incremento de pasajeros o viajeros, se produzcan cambios de percepción en un sentido u otro. De hecho, entre los 103 comercios a los que no afecta el Puerto de Tarifa, el incremento de pasajeros durante la OPE no afecta al 71,8% y afecta negativamente al 7,8%; si atendemos al incremento de los vehículos OPE, la ausencia de efecto pasa al 57,3% y el efecto negativo se incrementa hasta el 35% de los comercios.

Los resultados son de nuevo similares cuando se pregunta por el incremento de pasajeros y vehículos a lo largo de todo el año (fuera de la OPE). Un incremento de las personas que transitan por el Puerto ejercerá un efecto positivo sólo para el 28,2% de los 103 comercios que no se ven afectados por el Puerto, no afectará al 65% de ellos y tiene un efecto negativo para el 6,8%; un incremento de los coches en el Puerto, fuera de la OPE, mantiene igual el número de comercios que no se ven afectados (63,1%) pero disminuye los comercios que se benefician y aumenta los que se perjudican (7,8% y 29,1%, respectivamente).

La lectura de los datos por tipo de respuesta confirma que los comercios perciben positivamente el incremento de pasajeros fuera y dentro de las fechas de la OPE -ligeramente mejor si el incremento de personas es a lo largo de todo el año-, pero perciben negativamente un incremento de vehículos tanto en la OPE como fuera de la OPE.

Percepción de la influencia de diferentes medidas de descongestión de tráfico de vehículos por parte de los 182 comercios que entienden que el Puerto ejerce una influencia positiva en su actividad

Las preguntas del bloque 4 plantean a los comerciantes cómo creen que influirían en sus negocios, entre



otras, las siguientes medidas:

- Creación de un aparcamiento de pago en el Puerto de Tarifa.
- Creación de un aparcamiento gratuito en el Puerto de Tarifa.
- Creación de un acceso directo para evitar el tránsito de pasajeros por la ciudad.

En la Figura 6.9 nos concentramos en estas tres hipotéticas medidas por su conexión con la preocupación que se ha percibido anteriormente ante un incremento del tráfico de vehículos.

Los 182 comercios que perciben que el Puerto tiene un efecto positivo en su actividad entienden que la creación de un aparcamiento de pago y el acceso directo afectaría casi por igual positiva y negativamente, aunque hay una ligera diferencia en las opiniones favorables al acceso directo; el 50,5% ven una incidencia positiva en el acceso directo y el 41,2% un efecto positivo en el aparcamiento de pago.

Sin embargo, la creación de un aparcamiento gratuito se percibe positivamente por 144 de los 182 comercios (79,1%), negativamente por 14 (7,7%) y sin efecto por 24 (13,2%).

Percepción de la influencia de diferentes medidas de descongestión de tráfico de vehículos por parte de los 103 comercios que entienden que el Puerto no afecta a su actividad

Cuando nos concentramos en la opinión de los 103 comercios a los que no les afecta inicialmente el Puerto, tenemos la oportunidad de valorar si esos negocios pueden incorporarse, tras las medidas propuestas, a aquellos comercios que se benefician positivamente de la existencia del Puerto (Figura 6.10).

De las 3 medidas planteadas sólo la creación de un aparcamiento de pago se percibe como neutra; el mismo número de encuestados a los que no les afecta el Puerto contestan que influiría positiva y negativamente (27,2% en cada caso) y el 45,6% contesta que no le afectaría.

Por el contrario, es muy apreciable la percepción como positiva de un acceso directo (60,2% de los 103 comercios), menor la de los comercios que le asignan un efecto neutro (29,1%) y pequeña los que consideran que tendría un efecto negativo (4,9%).

Más positivo aún se considera el efecto de un aparcamiento gratuito en el Puerto. La mayor parte de los 103 encuestados, el 66%, considera que tendría un efecto positivo; para el 23,3% tendría un impacto neutro y para el 16,5% tendría un efecto negativo.

Los resultados generales de los 103 comercios que perciben ausencia de efecto del Puerto son similares a los que se obtenían para los 182 que sí percibían como positivo el efecto del Puerto, sin embargo, el valor subjetivo que se debe dar a los primeros podría ser superior por cuanto supondría incorporar al grupo de comercios perciben el puerto como positivo a los comercios que no le ven ventajas.

Análisis por intervalos de impacto económico del Puerto de Tarifa

Las Figuras 6.11 y 6.12 muestran las contestaciones de los 294 comercios a las preguntas de los bloques 2, 3 y 4 según el impacto económico declarado que tiene el Puerto de Tarifa en la facturación de cada negocio. Para hacer más comprensibles los resultados, se han agregado los porcentajes individuales de impacto en tres intervalos: 0-9%, 10-49% y 50-100%.

Cuando se pregunta a los comercios de la ciudad sobre la influencia del tráfico de pasajeros habituales

(fuera de la OPE) y la influencia del tráfico de pasajeros durante la OPE, las respuestas son coincidentes. En ambos casos la gran mayoría de las 66 empresas que entienden que el Puerto influye en su facturación entre un 50% y un 100% opinan que ambos tipos de pasajeros inciden favorable o muy favorablemente (80,3% para la OPE y 77,3% para pasajeros durante el resto del año). Si nos concentramos en los 106 comercios que consideran que el Puerto influye en su facturación entre un 10% y un 49%, los porcentajes se reparten por igual entre la incidencia positiva y el no afecta, ya se pregunte por pasajeros OPE o por pasajeros fuera de OPE. Como es lógico, los 122 comercios que declaran una influencia del Puerto en su facturación entre un 0% y un 9% entienden que tanto los pasajeros OPE como los de fuera de OPE no afectan a su actividad (64,8% y 65,6%, respectivamente).

El bloque 3 de preguntas pretendía ahondar en la influencia que tiene el incremento de pasajeros (dentro y fuera de la OPE) y el incremento de vehículos. En general, todos los comercios perciben negativamente el incremento de vehículos pero positivamente el de pasajeros, especialmente el de pasajeros habituales del Puerto.

Los resultados detallados muestran que el incremento de pasajeros influye favorable o muy favorablemente en los negocios cuya facturación depende en buena medida del Puerto (entre un 50% y un 100%), ya que el 89,4% entienden que el incremento de los pasajeros habituales del Puerto les benefician y el 87,9% perciben que los pasajeros OPE también inciden positivamente en su negocio; los 106 negocios cuya facturación asociada al Puerto está entre el 10% y el 49% perciben mayoritariamente como positivo el incremento de pasajeros habituales (lo hacen el 67,9% de los encuestados) y positivo, pero en un porcentaje inferior, el incremento de pasajeros OPE (lo hacen el 53,8% de los 106 encuestados); para los negocios con poca o nula incidencia del Puerto, la mayoría de respuestas indican que el incremento de pasajeros OPE o fuera de OPE no afecta, pero el 37% de los 122 consideran como positivo el incremento de pasajeros habituales y el 25,4% de los 122 consideran positivo el incremento de pasajeros OPE.

Cuando nos referimos a los vehículos, los porcentajes cambian. Los 66 negocios más dependientes del Puerto (50%-100%) entienden que el incremento de vehículos perjudica más que beneficia. El 34,8% perciben como perjudiciales los vehículos del tráfico habitual y el 36,4% los vehículos de la OPE; sólo algo más del 25% de los 66 encuestados entienden que el incremento de vehículos tanto normales como de OPE inciden positivamente. Los comercios que contestan negativamente a ese incremento crecen conforme disminuye su grado de dependencia, llegando la percepción negativa del incremento de vehículos OPE a cifras del 42,6% para los 122 negocios que perciben ninguna o muy baja influencia del Puerto.

El bloque de preguntas 4, relacionado con el efecto de distintas medidas de estímulo del tráfico de pasajeros o de disminución del impacto del tráfico de vehículos, está en consonancia con las contestaciones de los bloques anteriores.

Los comercios a los que más influye la actividad portuaria (entre un 50% y un 100%) perciben como muy positivo tanto el efecto de la promoción de la ciudad y sus empresas entre pasajeros y turistas, como la atracción de pasajeros y tráfico y la creación de un espacio de aparcamiento gratuito en el Puerto o sus inmediaciones (95,5%, 92,4% y 87,9%, respectivamente, de los 66 encuestados). La incidencia es positiva, pero con un incremento de la percepción negativa para la creación de un aparcamiento de pago y la creación de un acceso directo para evitar el tránsito de pasajeros por la ciudad.

Los 106 comercios cuyo porcentaje de facturación depende del Puerto entre un 10% y un 49% perciben mayoritariamente como positivo (90,6% de los encuestados) el efecto de la promoción de la ciudad y sus empresas entre pasajeros/turistas. Menos incidencia positiva, pero todavía mayoritaria, tiene la creación de un aparcamiento gratuito y la atracción de más pasajeros y tráfico (70,8% y 74,5%, respectivamente);



menor número de comercios ven como positiva la creación de un acceso directo (51,9%) y muy pocos perciben como buena la creación de un aparcamiento de pago (34,9%).

Las 122 empresas que no dependen o dependen muy poco del Puerto (de un 0% a un 9%) cambian ligeramente la percepción buena o mala de cada una de las medidas. La medida considerada como más beneficiosa, por parte del 82,8% de los encuestados, es la promoción de la ciudad entre pasajeros/turistas; el 68,9% considera que beneficiaría positivamente la creación de un aparcamiento gratuito; los porcentajes de los comercios que se beneficiarían bajan al 54,1% para la creación de un acceso directo, al 46,7% para la atracción de pasajeros y tráfico (el 29,5% de los 122 entienden que esta medida les perjudicaría) y al 35,2% para la creación de un aparcamiento de pago (el 24,6% de los 122 encuestados responden que esta medida les perjudicaría).

En términos generales, podemos afirmar que la medida preferida por los encuestados (independientemente de su grado de dependencia del Puerto) es la de la promoción de la ciudad y sus empresas entre los pasajeros/turistas. Por otra parte, cuanto más depende la facturación de los negocios y comercios de la actividad portuaria, más preferida es la promoción de la ciudad y la creación de un aparcamiento gratuito (ambas opciones son mayoritariamente beneficiosas para los comercios de la ciudad). Aunque más del 50% de los encuestados dicen que beneficiaría a su negocio, la creación de un acceso directo no presenta diferencias de percepción atendiendo al impacto del Puerto. La creación de un aparcamiento de pago es la que beneficiaría a menos comercios.

Análisis por zona de localización comercial

El análisis de las respuestas atendiendo a la localización de cada comercio (Figuras 6.13 y 6.14), permite apreciar diferencias o similitudes conforme nos alejamos de las instalaciones portuarias (véanse las Zonas 1, 2 y 3 en la Figura 6.1).

La Zona 1 incluye los comercios/negocios más próximos al Puerto. Son 4 negocios, con un porcentaje medio de dependencia muy alto (52,5%), que se verían favorablemente o muy favorablemente influenciados por el incremento de pasajeros durante la OPE y fuera de la OPE; el incremento del tráfico de vehículos rompe la unanimidad de estos cuatro negocios, pero mantiene mayoritariamente el efecto positivo.

La Zona 2 incluye un total de 137 negocios con un porcentaje medio de dependencia del 26,6%, si bien en ella coinciden comercios que no dependen del Puerto y comercios que dependen del Puerto por encima del 50%. Un análisis de las 137 respuestas a los apartados 2 y 3 del cuestionario permite apreciar que el 66,4% de los comercios de la zona perciben positivamente (favorable y muy favorablemente) el incremento de pasajeros por las actividades habituales del Puerto; ese porcentaje baja al 52,6% si se considera el incremento de pasajeros durante la OPE. La percepción de la influencia que tiene el incremento de vehículos es menos positiva. La mayor parte de los 137 negocios contestan que el aumento de vehículos no afecta si se produce fuera de la OPE (51,8%) o durante la OPE (52,6); el efecto es positivo para el 13,9% de los comercios si se hace alusión a vehículos de tránsito habitual y para el 9,5% si los vehículos se concentran en la OPE; la influencia negativa de un incremento de vehículos fuera de la OPE es percibida por el 34,3% y si el incremento de vehículos es durante la OPE la influencia negativa la perciben el 37,4% de los 137 comercios.

La Zona 3 es la más alejada del Puerto y el porcentaje de su facturación que imputan al Puerto los comercios ubicados en esa zona es del 18,9%. Como en la Zona 2, entre los 153 encuestados coexisten negocios con impacto 0% y negocios con impacto superior al 50%.

Conforme nos alejamos del Puerto encontramos un mayor número de negocios a los que su actividad no les afecta; el 45,1% de los 153 encuestados declaran que el tráfico de pasajeros durante la OPE no les afecta y el 48,4% afirman que el tráfico de pasajeros fuera de la OPE no les afecta. Si atendemos a los efectos de un incremento de pasajeros, también son más numerosos los que perciben su efecto como positivo, ya sea un incremento durante todo el año o concentrado en la OPE (53,6% y 45,7%, respectivamente). Resulta más llamativa la diferencia de percepción entre los comercios de la Zona 2 y 3 cuando atendemos al incremento de vehículos; aunque el porcentaje de empresas que perciben una influencia negativa (32,0% para vehículos durante todo el año y 36,6% para vehículos OPE) es mayor que los de la positiva (20,9% para vehículos durante todo el año y 20,3% para vehículos OPE), ésta es superior en la Zona 3 que en la Zona 2.

El bloque 4 de preguntas deja resultados similares por zonas. La opción que influiría más positivamente en los comercios de Tarifa sería la promoción de la ciudad y sus empresas entre pasajeros y turistas, ya que se percibe como positiva por el 100% de los 4 comercios de la Zona 1, por el 89,0% de los 137 comercios de la Zona 2 y por el 87,6% de los negocios de la Zona 3; las percepciones negativas son prácticamente inexistentes. La creación de un espacio de aparcamiento gratuito se percibe como positiva por el 75% de la Zona 1, el 85,4% de la Zona 2 y el 63,4% de la Zona 3. La atracción de más pasajeros y tráfico afectaría positivamente al 71,5% de los comercios de la Zona 2 y al 62,7% de los de la Zona 3. Los porcentajes de negocios a los que no les afecta o les afecta positiva o negativamente el resto de medidas (aparcamiento de pago y acceso directo) proporciona cifras similares entre Zonas 2 y 3.

En general la Zona 3 sufre menos los efectos de la saturación puntual de Puerto y la congestión de pasajeros y tráfico y, por tanto, son menos reacios a los incrementos de pasajeros y tráfico durante la OPE y no perciben de forma tan beneficioso la creación de un aparcamiento gratuito que palíe ese problema como lo hacen los de la Zona 2.

Conclusiones

Los resultados del proceso de encuestación a los 294 comercios de la ciudad indican que los empresarios perciben mayoritariamente el Puerto como una fuente de riqueza para sus negocios. El 61,9% de los encuestados afirma que el Puerto afecta positivamente a su negocio, al 35,0% no les afecta y el 3,1% indican que les afecta negativamente.

La cercanía al Puerto determina el grado de influencia. El porcentaje de negocios que señalan una influencia positiva del Puerto disminuye con la distancia a las instalaciones portuarias y a los pasajeros.

La influencia del Puerto varía según cada tipo de negocio: mientras el 100% de los hoteles, pensiones y agencias de viaje declaran verse afectados positivamente por la presencia del Puerto, los porcentajes bajan al 69% en el caso de los restaurantes y bares, al 59% en el caso de las tiendas de ropa y a la mitad para los comercios de alimentación y comercios de estética/peluquería.

Los comercios y negocios de la ciudad no perciben la época OPE como un período de tiempo más o menos beneficioso para su negocio si se compara con el resto del año. El 40,5% declara que el tráfico de pasajeros en época OPE influye positivamente en su negocio; la cifra fuera de época OPE es del 41,8% de los negocios.

El tráfico de vehículos, especialmente en la época OPE, sí se consideran un elemento perjudicial para la actividad comercial de la mayor parte de los encuestados. Sólo el 18% de los encuestados consideran como positivo un incremento de vehículos en época regular, mientras que el 16% lo percibe como beneficios si ese incremento es en época OPE.

Figura 6.2.

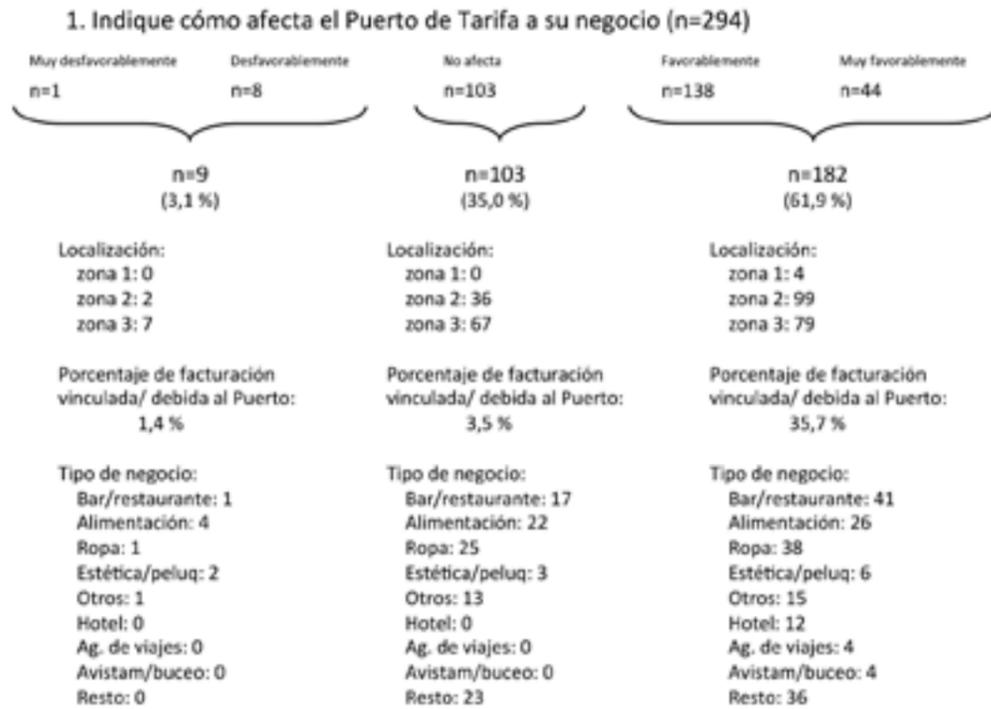


Figura 6.3.

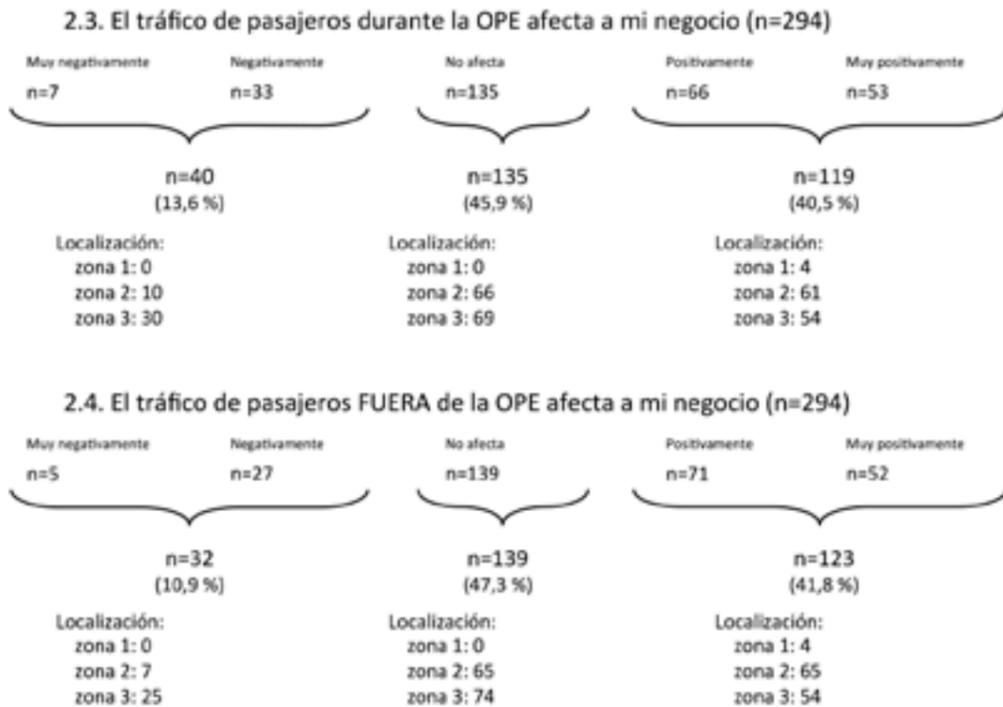


Figura 6.4.

3. Indique cuáles son los motivos de que su negocio se beneficie/perjudique por el Puerto

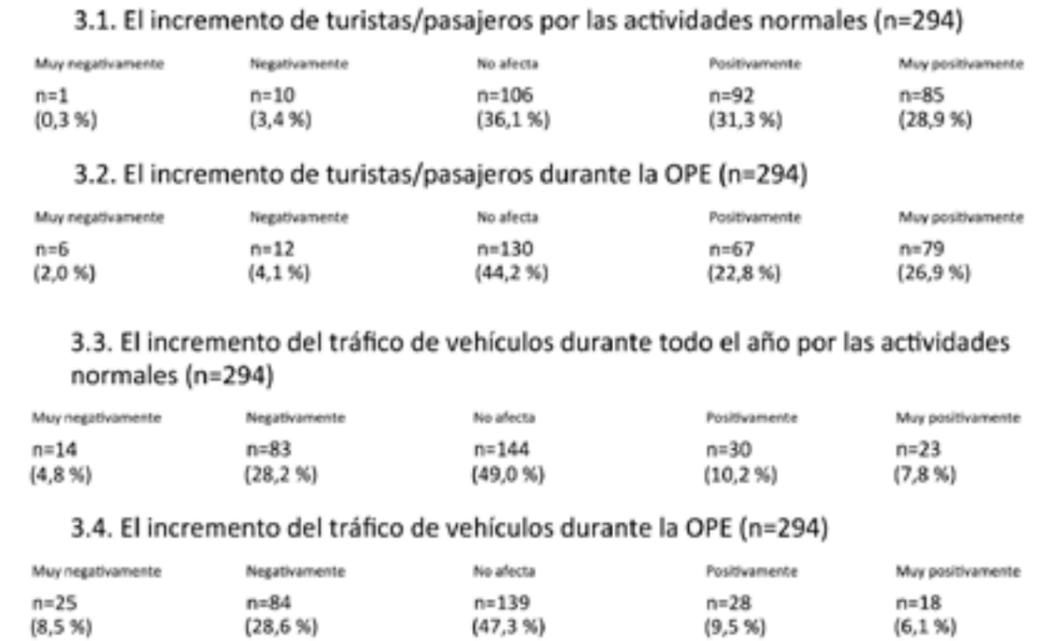


Figura 6.5.

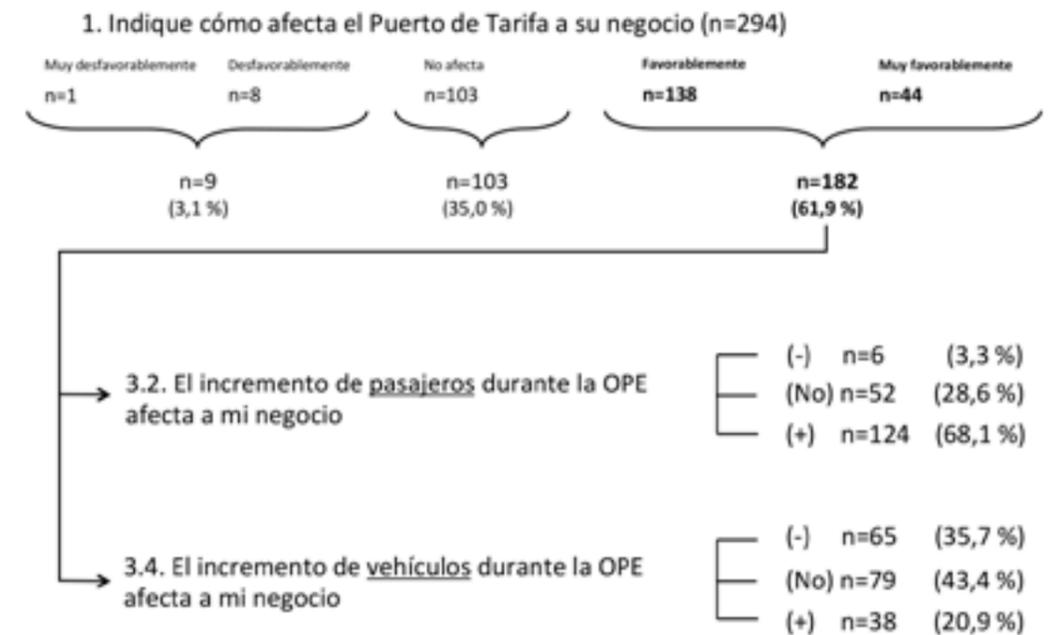


Figura 6.6.

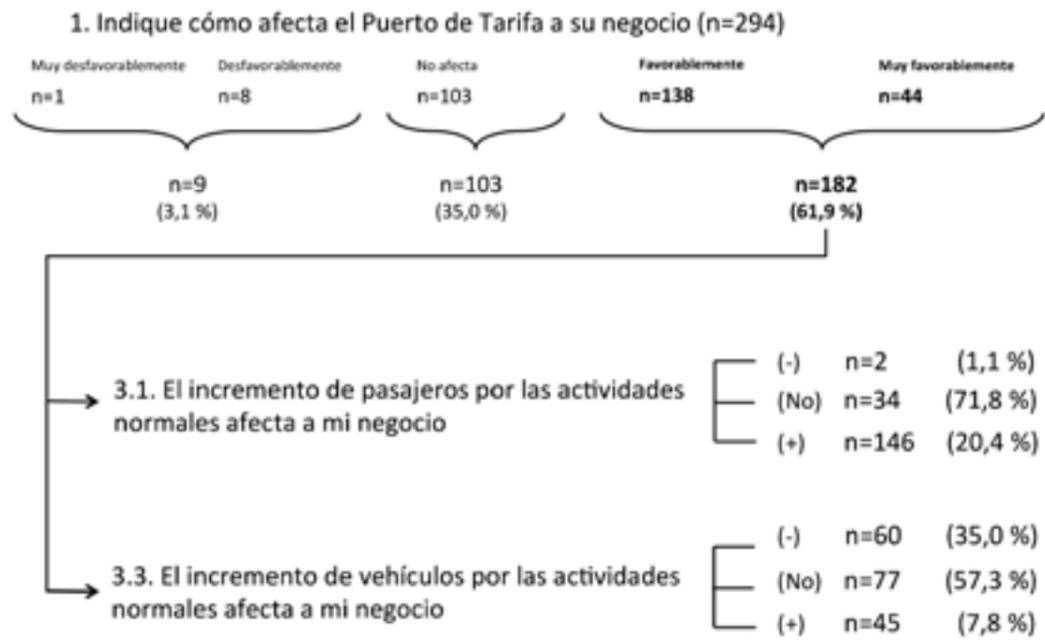


Figura 6.8.

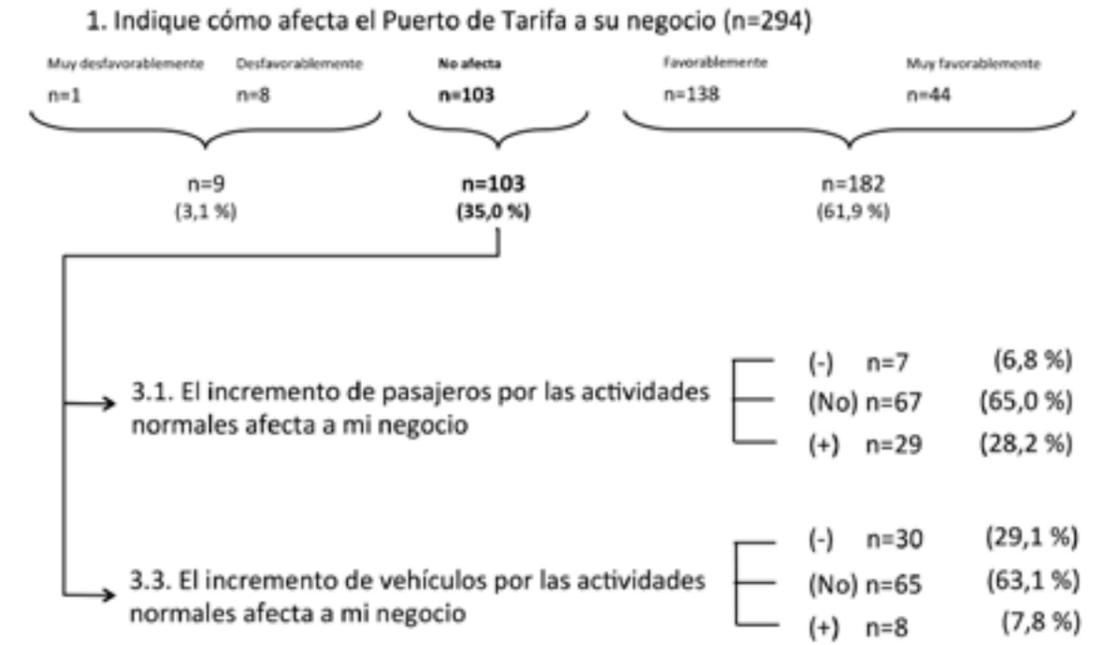


Figura 6.7.

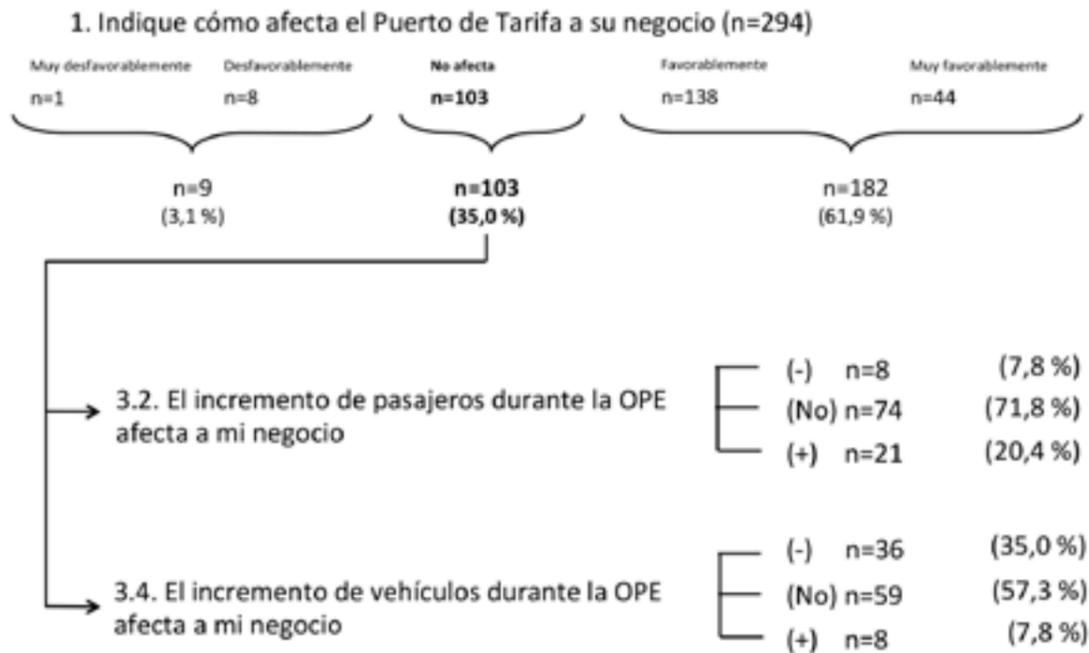


Figura 6.9.

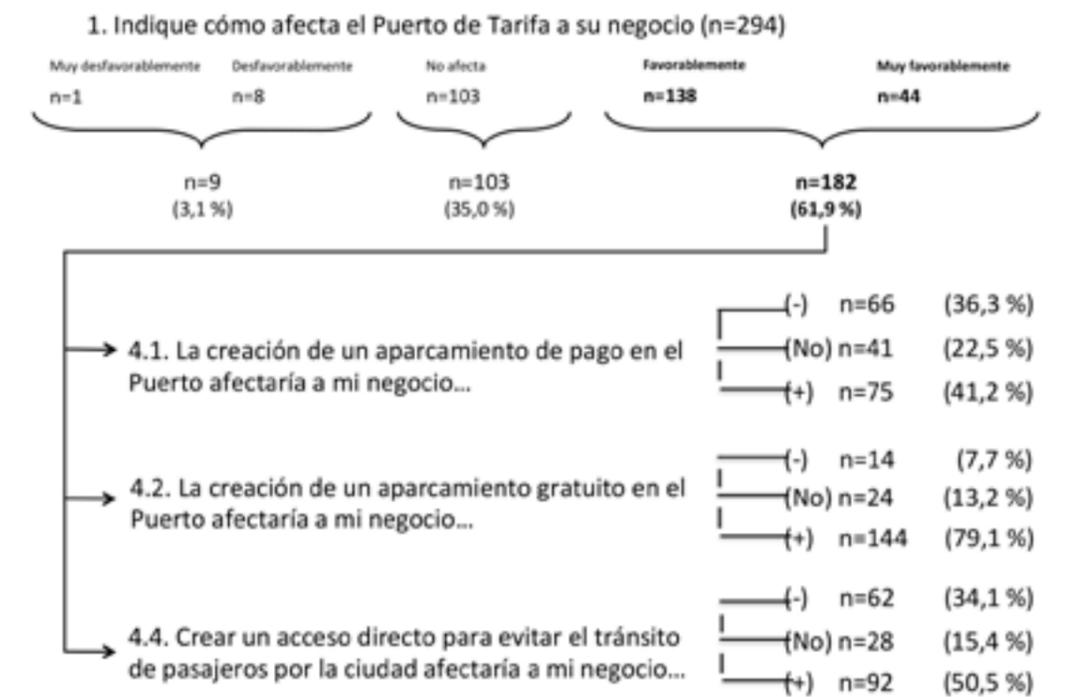


Figura 6.10.

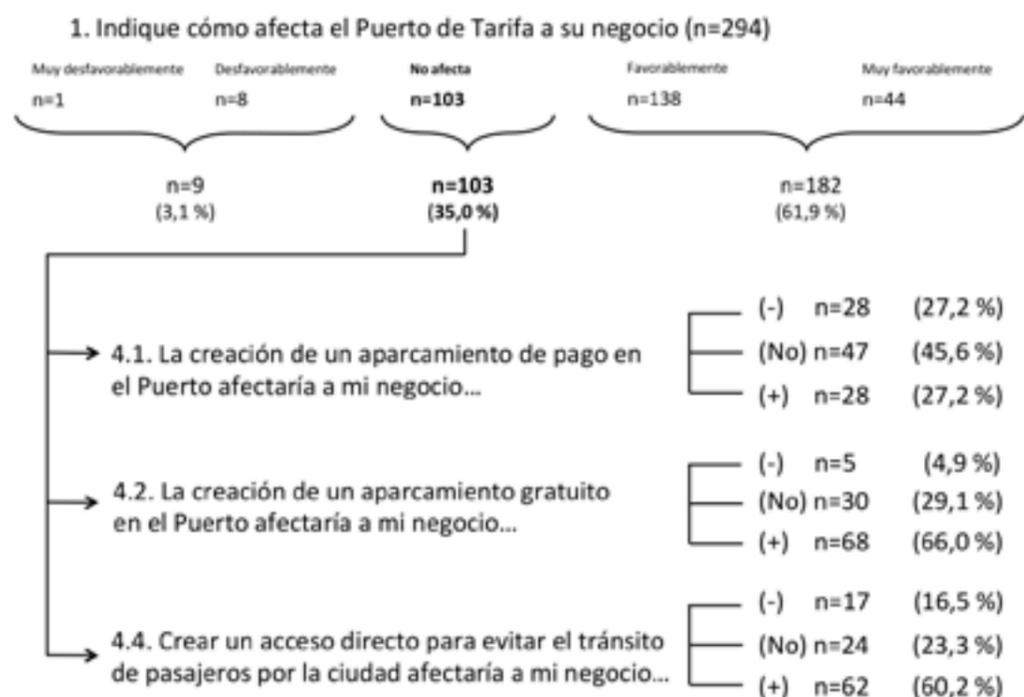


Figura 6.11.

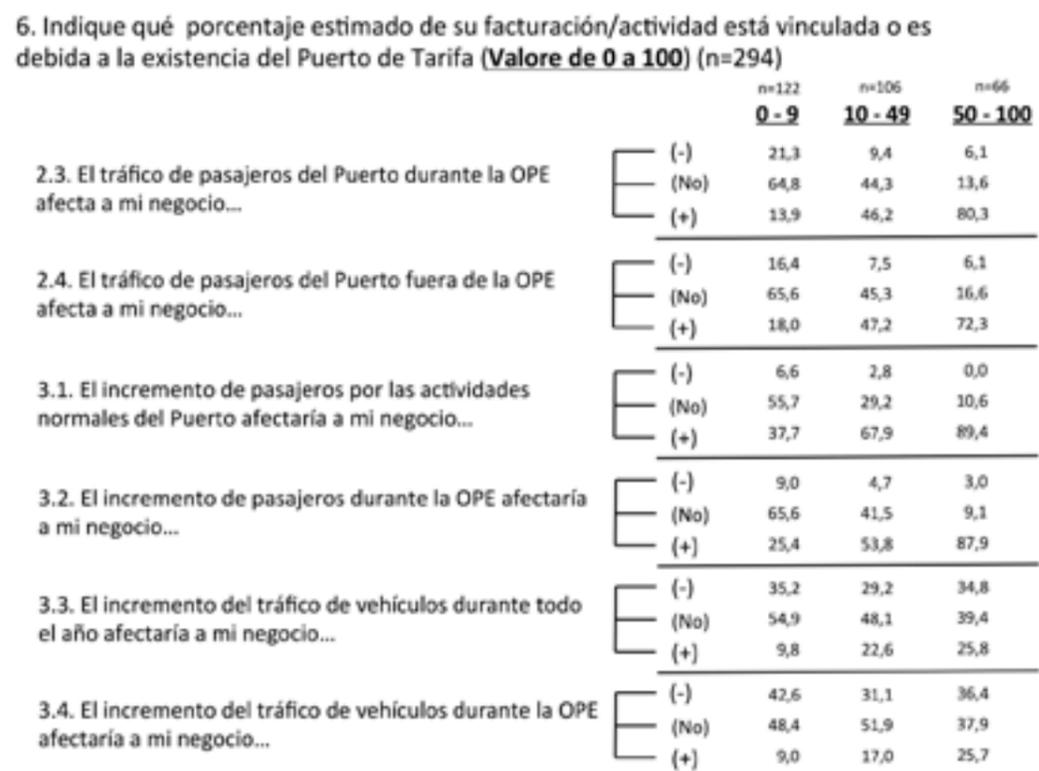


Figura 6.12.

6. Indique qué porcentaje estimado de su facturación/actividad está vinculada o es debida a la existencia del Puerto de Tarifa (Valore de 0 a 100) (n=294)

4. Indique cómo cree que afectaría a su negocio cada una de las siguientes medidas:

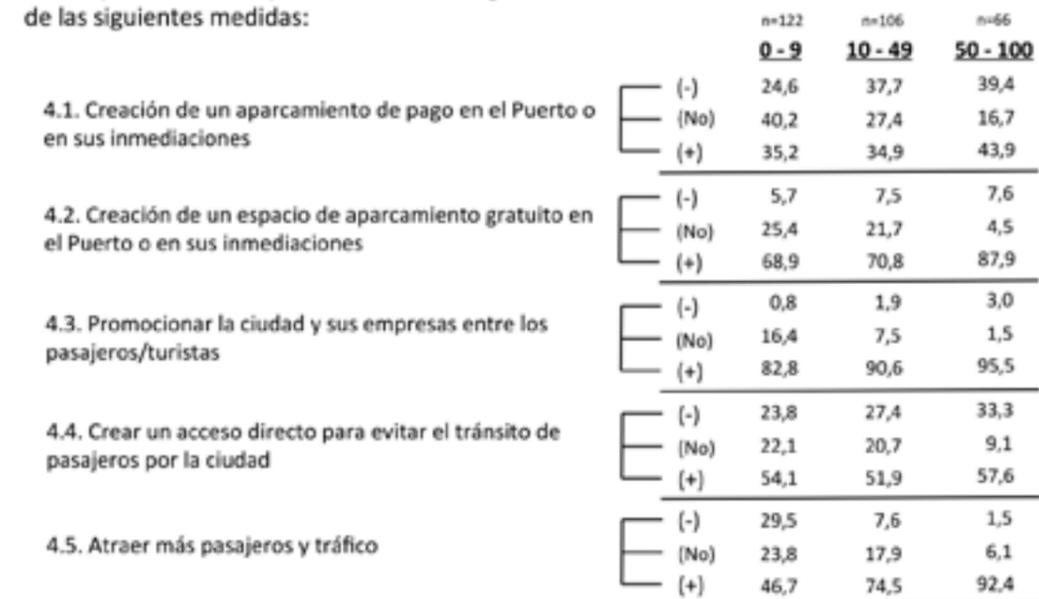


Figura 6.13.

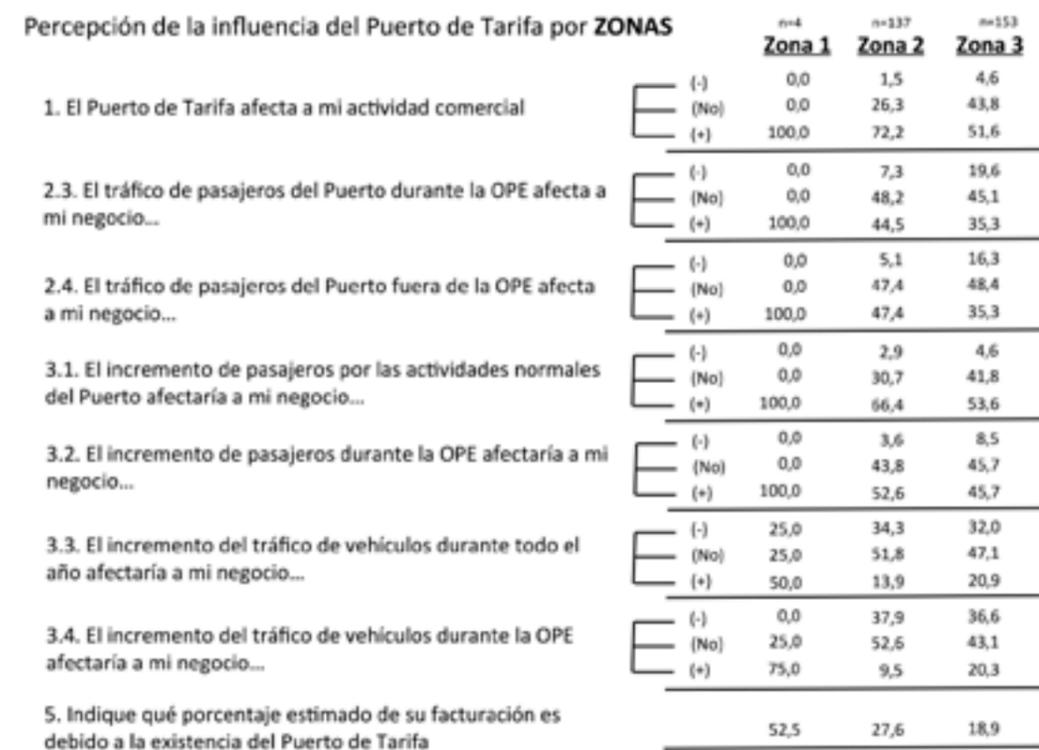


Figura 6.14.

Percepción de la influencia del Puerto de Tarifa por ZONAS

4. Indique cómo cree que afectaría a su negocio cada una de las siguientes medidas:

		n=4 Zona 1	n=137 Zona 2	n=153 Zona 3
4.1. Creación de un aparcamiento de pago en el Puerto o en sus inmediaciones	(-)	50,0	37,9	27,5
	(No)	0,0	24,1	36,6
	(+)	50,0	37,9	35,9
4.2. Creación de un espacio de aparcamiento gratuito en el Puerto o en sus inmediaciones	(-)	25,0	5,8	7,2
	(No)	0,0	8,8	29,4
	(+)	75,0	85,4	63,4
4.3. Promocionar la ciudad y sus empresas entre los pasajeros/turistas	(-)	0,0	1,5	2,0
	(No)	0,0	9,5	10,4
	(+)	100,0	89,0	87,6
4.4. Crear un acceso directo para evitar el tránsito de pasajeros por la ciudad	(-)	25,0	29,2	25,5
	(No)	0,0	17,5	20,3
	(+)	75,0	53,3	54,2
4.5. Atraer más pasajeros y tráfico	(-)	0,0	11,7	19,0
	(No)	25,0	16,8	18,3
	(+)	75,0	71,5	62,7

7. IMPACTOS ECONÓMICOS TOTALES DEL PUERTO. CONCLUSIONES

El Puerto de Tarifa es un Puerto de Interés General gestionado por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA). Aunque en términos de infraestructura portuaria es un puerto relativamente pequeño, presenta un gran dinamismo en términos de tráfico de pasaje, tanto de personas como de vehículos. Con un movimiento de pasajeros que se cifró en el año de evaluación (2015) en 1,32 millones de personas, el Puerto de Tarifa ocupa la segunda posición –tras el Puerto Bahía de Algeciras–, entre los puertos peninsulares que tienen actividad en términos de pasajeros regulares. Junto con esta función preponderante coexisten en el Puerto otras actividades que generan empleo y riqueza en la ciudad y que es preciso tener en cuenta para evaluar el impacto económico total del Puerto.

En consecuencia, los impactos económicos totales del Puerto de Tarifa incluyen tanto lo que hemos definido como Industria Portuaria (conjunto de instituciones y empresas necesarias para el movimiento de buques y pasajeros) e Industria Dependiente (oferentes de servicios cuya actividad depende en cierto grado del Puerto), como empresas de otros sectores que también son relevantes en el Puerto (sector pesquero, actividades náutico-deportivas, avistamiento de cetáceos). A los anteriores hay que añadir el impacto que genera el propio gasto de pasajeros en la ciudad y su entorno. La Tabla 7.1 resume los impactos económicos que se detallan en cada uno de los capítulos previos en términos de las principales variables, y cuyos puntos más destacables resumimos en los siguientes párrafos.

Impacto sobre el empleo. El impacto económico total directo, indirecto e inducido en términos de empleo del Puerto de Tarifa generado por las actividades que componen la Industria Portuaria, la Industria Dependiente, el sector pesquero y las actividades náutico-deportivas, además del gasto realizados por pasajeros de línea regular y turistas que embarcan en el Puerto para avistar cetáceos se cifra en 1.577 puestos de trabajo. Estos empleos se distribuyen de la siguiente forma:

- Impacto directo: 912 empleos.
- Impacto indirecto: 398 empleos generados por las compras que las empresas que componen la Industria Portuaria, la Industria Dependiente, la pesca, y aquellas que son el destino del gasto de pasajeros y clientes de las empresas de avistamiento realizan a otras empresas para el desarrollo de su actividad comercial.
- Impacto inducido: 267 empleos generados a partir del gasto que los empleos directos e indirectos realizan con sus sueldos y salarios en distintas actividades comerciales y de servicios.
- La distribución porcentual entre empleos directos, indirectos e inducidos se cifra en el 57,8%, 25,2%, y 16,9%, respectivamente.

Impacto sobre el valor añadido. El impacto sobre el VAB se cuantifica en 64 millones de euros. Esta cantidad se distribuye de la siguiente forma:

- Impacto Directo: 32,7 millones de euros corresponden a VAB producido por la Industria Portuaria, por la Industria Dependiente, por el sector pesquero, por las actividades náutico-deportivas y por el gasto de pasajeros y turistas que hacen avistamiento de cetáceos.
- Impacto Indirecto: 19,2 millones de euros se deben a VAB derivado de las compras que las empresas ubicadas en los anteriores sectores realizaron para el desarrollo de su actividad económica.



- Impacto Inducido. 12,1 millones corresponden a VAB generado a partir del gasto que los trabajadores que dependen directa o indirectamente del Puerto de Tarifa realizaron con sus sueldos y salarios.

- La distribución porcentual entre VAB directo, indirecto e inducidos se cifra en el 51%, 30%, y 19%, respectivamente.

Impactos del gasto e impactos de la inversión. De todos los impactos sobre el empleo generado por el Puerto de Tarifa, el 2,4% corresponde a actividades de inversión realizadas por la Autoridad Portuaria para la mejora de las instalaciones. De todos los efectos sobre el VAB generados por el Puerto de Tarifa, el 2,9% proviene de actividades de inversión. La mayor parte de los efectos económicos sobre el empleo y el VAB son generados por las actividades habituales de prestación de servicios u otras actividades industriales, comerciales o turísticas desarrolladas en el Puerto.

Distribución de impactos por grupos de actividades. La Industria Portuaria contribuye con el 48,3% del empleo total y el 56,5% del VAB generado por el Puerto. La siguiente actividad con más impacto en términos de empleo corresponde al gasto realizado por los pasajeros de línea regular, con el 24,7% del empleo y el 24,1% del VAB. En tercer lugar, la actividad pesquera extractiva y comercializadora contribuye con el 20% del empleo y el 12,3% del VAB. La Tabla 7.2 resume la distribución de impactos económicos por sectores y principales variables de impacto.

Sectores más dependientes de la actividad portuaria. Los sectores directos más afectados ante una hipotética desaparición del Puerto corresponden a las actividades asociadas a los diferentes usos portuarios que hemos analizado. Es decir, las empresas que componen la Industria Portuaria, la Industria Dependiente, el sector pesquero, así como las empresas y pequeños comercios que directamente dependen del gasto de las actividades náutico-deportivas, del consumo de los pasajeros de línea regular y de clientes de las empresas de avistamiento (comercio al por menor, servicios de comidas y bebidas y servicios de alojamiento).

A los anteriores hay que añadir los impactos negativos que una reducción de la actividad portuaria produciría de forma indirecta. Téngase en cuenta que los impactos indirectos e inducidos generados por el Puerto de Tarifa se extienden hacia una cadena de sectores cuya actividad económica también se resentiría ante una hipotética desaparición o declive de las actividades portuarias. Estos sectores son diferentes según se trate de los impactos generados por compras corrientes a otras empresas o por las inversiones; también difieren atendiendo al tipo de actividad (las compras de, por ejemplo, la Autoridad Portuaria tienen poco que ver con las compras del sector pesquero). De igual forma, los sectores económicos de impacto serán distintos cuando el gasto se realiza por las empresas (impacto indirecto) o por los trabajadores con sus sueldos y salarios (impacto inducido). A continuación se resumen brevemente, en términos de empleo, los sectores de mayor impacto indirecto e inducido por grupos de actividad:

- Sectores más dependientes del gasto e inversión realizado por las empresas e instituciones de la Industria Portuaria e Industria Dependiente: Transporte terrestre, comercio al por mayor, recogida y tratamiento de aguas residuales y construcción.

- Sectores más dependientes del gasto realizado por el sector pesquero: Comercio al por mayor, comercio al por menor, reparación de maquinaria y equipo y transporte terrestre.

- Sectores más dependientes del gasto realizado por empresas que proveen de bienes y servicios a los pasajeros de línea regular y los clientes de las empresas de avistamiento de cetáceos: Comercio al por

mayor, servicios a edificios y agricultura, ganadería y caza.

- Sectores más dependientes del gasto inducido generado por los trabajadores que directa o indirectamente dependen de alguna de las actividades que se desarrollan a partir de la presencia del Puerto de Tarifa: Comercio al por menor, actividades de los hogares y servicios de comidas y bebidas.

Comparación de impactos 2007-2015. La comparación de los resultados del actual impacto económico del Puerto de Tarifa (2015) con los del último año disponible (2007) debe hacerse con las debidas cautelas, ya que existen importantes diferencias metodológicas.

En particular, la estructura económica de la región, materializada en las tablas input-output ha cambiado. Esto significa que la estructura intersectorial de compras es distinta (los sectores empresariales a los que un sector en particular realizaba sus compras en 2007 puede que hayan cambiado en 2015, pero también puede haber cambiado la propia estructura de compras). De igual forma, los avances tecnológicos en sectores intensivos en capital como el portuario tienen como consecuencia que no haya una proporcionalidad entre empleo y movimiento portuario (de mercancías, pasajeros, etc.).

Por último, un intento de comparar ambos resultados requiere homogenizar las actividades objeto de impacto en 2007 y 2015. Esta operación supone detraer el impacto económico de las inversiones en 2015 (no incorporadas en los efectos de 2007), así como los impactos del gasto de los pasajeros de línea regular y los turistas que hacen avistamiento de cetáceos (que no fueron considerados en 2007). Además, se ha detraído el impacto económico del sector pesquero en ambos años ya que las fluctuaciones del sector están al margen de la propia actividad portuaria.

El resultado de esta operación muestra que entre 2007 y 2015 el Puerto de Tarifa ha aumentado el empleo en un 4,6% y el VAB en un 26,1%.

Referencia geográfica y empleo. La referencia geográfica de los 1.577 empleos totales debe hacerse atendiendo al tipo de impacto. Los empleos directos del Puerto de Tarifa se localizan en el propio Puerto y en la ciudad, mientras que los empleos indirectos e inducidos, al derivarse de las Tablas Input-Output de Andalucía, tienen como referencia la región. Aún así, buena parte de los empleos indirectos y de los inducidos -los primeros derivados de las compras de bienes y servicios de las empresas vinculadas al Puerto y los segundos derivados del consumo de los empleos directos e indirectos- se localizarán en Tarifa y en los municipios del entorno más próximo.

La proyección a 2015 del número de ocupados de la ciudad de Tarifa, según Censo, asciende a 6.252 personas, mientras que el impacto directo del Puerto asciende a 912 personas; la comparación de ambas cifras permite afirmar que el impacto económico del empleo directo es el 14,6% de la población ocupada de Tarifa. Téngase en cuenta, como se destaca en el párrafo anterior, que gran parte de los empleos indirectos e inducidos se circunscriben también al municipio de Tarifa, lo que implica que el impacto económico total sobre el empleo es superior a esa cifra.



ANEXO. METODOLOGÍA DE IMPACTO ECONÓMICO

Antecedentes

La metodología de impacto económico se refiere al procedimiento para obtener los efectos económicos que genera una determinada actividad en un sistema económico (por ejemplo, la economía regional o local). Aunque existen varios enfoques distintos para determinar la actividad económica que genera un puerto en su entorno, el análisis input-output (I-O) es el que mayoritariamente se utiliza para obtener el impacto portuario y la que se aplica en este capítulo. Su característica fundamental es la cuantificación en términos monetarios y en términos de empleo de los impactos directos, indirectos e inducidos generados por un puerto en su entorno.

La metodología I-O se ha utilizado para determinar los efectos económicos de los principales puertos del mundo. Algunos claros ejemplos los tenemos en EEUU, país donde la Administración Marítima del Departamento de Comercio desarrolló un procedimiento metodológico en 1979 basado en el análisis I-O llamado Port Economic Impact Kit. Se trata de un manual designado para estandarizar una metodología que permitiera mejorar la credibilidad, claridad y comparación de los estudios de impacto económico portuario. A partir de esta metodología se han evaluado puertos como los Nueva York, Seattle, Los Angeles, Portland, Tacoma, Oakland, etc. A partir de 2000 se han continuado realizando estudios de impacto; en algunos casos se trata de una reproducción del análisis para un ejercicio más reciente. En Canadá por ejemplo, se han evaluado los efectos económicos de los puertos de Vancouver, Montreal, Halifax, Fraser Port, North Fraser Harbour, además de un grupo de puertos de tamaño mediano y pequeño. Para Australia también se tienen constancia de estudios de impacto que siguen la misma metodología (por ejemplo, los de Brisbane, Sydney, Fremantle, Esperance y Bunbury). En Europa se han evaluado la mayor parte de los puertos de gran relevancia (Dublin, Amberes, Plymouth, Rotterdam, etc). Para los puertos asiáticos se han realizado numerosos análisis de similares características, si bien estos han estado más centrados en determinados tráficos (contenedores, sobre todo). Una revisión técnica reciente puede encontrarse en Dooms et al. (2015). En este trabajo se analizan 33 estudios de impacto portuario, se comparan metodologías y tipos de impacto. En la bibliografía final también se incluyen algunas referencias clásicas donde se recogen algunas descripciones, ventajas y limitaciones de la metodología input-output.

Para los puertos españoles la metodología de impacto fue adaptada a mediados de los noventa por la consultora TEMA (Grupo Consultor para el Ente Público Puertos del Estado) utilizando como base el “Port Economic Impact Kit” al que antes se hizo referencia. Una primera aplicación se realizó a los Puertos de Interés General Gallegos para evaluar su influencia sobre la economía de Galicia y, posteriormente, sobre el resto de España. A partir de entonces, y aplicando una metodología similar, se han evaluado numerosos puertos españoles.

En Andalucía se ha realizado un considerable número de estudios de impacto económico portuario desde los años noventa (Sevilla, Huelva, Cádiz, Algeciras, etc.), todos basados en la metodología I-O. Para algunos puertos existen dos evaluaciones, e incluso se han obtenido detalles de impacto por tráfico portuario. Sin embargo, es difícil comparar los resultados de estos estudios, incluso hasta para un mismo puerto, sobre todo por la introducción de matices o desviaciones con respecto a la metodología I-O original propuesta por TEMA o cambios estructurales (uso de diferentes marcos I-O para la región). Por otro lado, como también señala PwC (2015), la agregación de impactos también presenta muchas dificultades metodológicas por el uso de años de referencia distintos o la inclusión de distintas variables de impacto. De ahí la necesidad de una confluencia en todos los aspectos metodológicos que harían posible una agregación de efectos, además de posibilitar la comparación de los impactos obtenidos en uno y otro puerto.

Tabla 7.1
Impacto económico total del Puerto de Tarifa 2015. Miles de euros (*)

	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
Impactos directos	316	8.282	5.659	15.217	43.370
Impactos indirectos	287	5.698	6.505	13.779	35.313
Impactos inducidos	159	2.337	4.242	7.244	12.890
TOTAL INDUSTRIA PORTUARIA	762	16.317	16.406	36.240	91.573
Impactos directos	39	661	660	1.481	2.427
Impactos indirectos	2	38	62	111	214
Impactos inducidos	8	117	212	362	645
TOTAL INDUSTRIA DEPENDIENTE	49	816	934	1.954	3.286
Impactos directos	259	2.689	1.894	5.340	9.283
Impactos indirectos	22	390	463	953	2.397
Impactos inducidos	35	514	934	1.595	2.839
TOTAL PESCA	316	3.593	3.291	7.888	14.519
Impactos directos	5	68	57	142	245
Impactos indirectos	1	18	27	50	99
Impactos inducidos	1	14	26	44	79
TOTAL ACT. NÁUTICO-DEPORTIVAS	7	100	110	236	423
Directo	258	3.568	4.667	9.156	16.415
Indirecto	75	1.359	2.073	3.788	8.096
Inducido	56	824	1.495	2.553	4.543
TOTAL PASAJERO LÍNEA REGULAR	389	5.751	8.236	15.497	29.054
Directo	35	513	717	1.364	2.402
Indirecto	11	194	313	557	1.181
Inducido	8	118	214	366	652
TOTAL AVISTAMIENTO CETÁCEOS	54	825	1.244	2.287	4.235
Directo	912	15.781	13.654	32.700	74.142
Indirecto	398	7.697	9.443	19.238	47.300
Inducido	267	3.924	7.123	12.165	21.648
TOTAL IMPACTO	1.577	27.402	30.220	64.103	143.090

(*) A excepción de los “Empleos” que vienen expresados en número de ocupados.
Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
FUENTE: Elaboración propia.

Tabla 7.2
Impacto económico total del Puerto de Tarifa 2015. Distribución sectorial (%)

	Empleos	Sueldos y S.	EBITDA	VAB	Ventas
Industria Portuaria	48,32	59,55	54,29	56,53	64,00
Industria Dependiente	3,11	2,98	3,09	3,05	2,30
Pesca	20,04	13,11	10,89	12,31	10,15
Actividades Náutico-Deportivas	0,44	0,36	0,36	0,37	0,30
Pasajero Línea Regular	24,67	20,99	27,25	24,18	20,30
Avistamiento Cetáceos	3,42	3,01	4,12	3,57	2,96
TOTAL IMPACTO	100	100	100	100	100

(*) Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).
VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.
FUENTE: Elaboración propia.



Al objeto de obtener el impacto económico global de todos los puertos de Andalucía, y que además los resultados de los impactos obtenidos para cada puerto sean susceptibles de comparación, se precisan dos requisitos esenciales: la aplicación de una metodología común y el uso de un mismo año de referencia para el cálculo de los impactos. A tales efectos, la Consultora PwC, en coordinación con los responsables de cada estudio en Andalucía y las Autoridades Portuarias, ha redactado y consensuado un documento que contiene los principios básicos y comunes de la metodología. En este apartado recogemos los principios recogidos en el documento de PwC junto con algunos aspectos adicionales que resultan necesarios para entender cómo se obtienen los resultados finales.

Variables de impacto económico

Al objeto de mantener una homogeneidad y seguir los principios recogidos en el documento metodológico redactado por PwC, el impacto de la actividad portuaria se realizará en términos de VAB y de empleo (sin perjuicio de que adicionalmente en este documento se incluyan otras variables de impacto). Una de las principales ventajas de calcular estos agregados macroeconómicos, es que permiten hacer comparaciones con la economía nacional o regional, con otros sectores, etc. La definición de ambas variables es la siguiente:

- Valor Añadido Bruto (VAB). Se define como la diferencia entre el valor de la producción y los gastos de explotación distintos de los destinados a la reventa (compras de materias primas, otros aprovisionamientos y gastos en servicios exteriores), deduciendo los impuestos ligados a la producción y sumando las subvenciones a la explotación. Entre los tres métodos alternativos que permiten calcular el PIB, se ha optado por el enfoque vía renta. Es decir, el VAB será aproximado a través del Valor Añadido Bruto a precios básicos, que es igual a la suma de la remuneración de los asalariados, el excedente bruto de explotación, y los impuestos netos sobre la producción.

- Empleo De las opciones posibles para medir el empleo se ha optado por hacerlo en términos absolutos (número de personas empleadas, independientemente de su dedicación). La elección de este indicador viene justificada, principalmente por dos motivos: (i) mayor facilidad para obtener la información necesaria para cuantificar el impacto en empleo; (ii) mayor capacidad para realizar comparaciones entre los empleos generados por el conjunto de puertos comerciales de Andalucía y otros sectores.

Ámbito temporal

El año 2014 es la referencia para la cuantificación de los impactos económicos (VAB y empleo) de los Puertos Andaluces. Sin embargo, al objeto de disponer de una imagen más actualizada de los impactos económicos del Puerto de Tarifa, se ha utilizado 2015 como año base.

Ámbito geográfico

El ámbito espacial al que vienen referidos los impactos no es sólo el municipio de Tarifa, aunque sea su puerto el que se evalúe; las instituciones y empresas del Puerto establecen relaciones comerciales de suministro de bienes y servicios con otras situadas en el resto de la comarca, provincia o región, por lo que es necesario tomar un ámbito más amplio al local para determinar los efectos indirectos e inducidos. Los impactos económicos de los puertos estarán limitados a la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Grupos de impacto

Los agentes que participan en la actividad portuaria se dividen en dos grupos de impacto:

1. Industria Portuaria. Se define Industria Portuaria como el conjunto de empresas o actividades que son directamente necesarias para la realización del tráfico portuario (movimiento de buques, transporte de mercancías o viajeros, etc., así como su carga o descarga del puerto). Para determinar si una empresa pertenece a la Industria Portuaria se seguirá el criterio de actividad. Es decir, pertenecen a este grupo de impacto las empresas cuya actividad es necesaria para que se lleve a cabo el tráfico portuario independientemente de que dicha empresa se encuentre ubicada en el recinto portuario. La Industria Portuaria está compuesta por:

- Autoridad Portuaria.
- Aduanas.
- Resto de Industria Portuaria (armadores, consignatarios, estibadores, prácticos, remolcadores, etc.)

2. Industria Dependiente del Puerto. Comprende al conjunto de empresas cuya actividad económica está vinculada a la Industria Portuaria mediante una relación de dependencia del puerto. De esta manera, una empresa será considerada como parte de la Industria Dependiente del Puerto si cumplen alguna de las siguientes condiciones:

- La empresa actúa como oferente de bienes y servicios para la Industria Portuaria, aunque no sea directamente necesaria para la realización del tráfico portuario.
- La empresa utiliza los servicios del puerto para transportar las mercancías objeto de su actividad. Cabe señalar que, en caso de cese de actividad del puerto, estas empresas podrían recurrir a otro puerto o medio de transporte alternativo. Para obtener los impactos de la Industria Dependiente es preciso obtener el grado de dependencia que se define a continuación.

Grado de dependencia. Mide a través de un porcentaje el volumen de actividad económica que las empresas demandantes y oferentes pertenecientes a la Industria Dependiente generan como consecuencia de la existencia del puerto. Existen diferentes formas de obtenerlo, aunque la más habitual consiste en preguntar a la empresa por el porcentaje de actividad económica que perdería si dejara de existir el puerto.

Impactos económicos a estimar

Impactos económicos a estimar. Los efectos de la actividad económica del Puerto se extienden más allá de la ronda inicial de valor añadido, renta y empleo generado por las empresas que se ocupan de prestar sus servicios en él. Por ejemplo, las empresas que actualmente se ubican en el Puerto de Tarifa necesitan abastecerse de bienes y servicios en otras empresas del entorno (equipos, reparaciones, combustible, etc.). Por otro lado, una parte de rentas generadas en términos de sueldos y salarios se emplea en el consumo de bienes y servicios, generando a su vez más actividad económica y empleo. Esta argumentación da lugar a que la actividad económica generada por un puerto da lugar a tres tipos de impactos económicos (directos, indirectos, inducidos) que se miden en términos de VAB y empleo. Estos impactos se estimarán para cada uno de los dos grupos definidos previamente, Industria Portuaria, e Industria Dependiente del Puerto. La definición de cada tipo de impacto es la siguiente:

1. Impacto directo del VAB (suma de la remuneración de los asalariados, el margen EBITDA, y los impuestos netos sobre la producción) y del empleo (medido por el número total de empleados). Es



la actividad generada por las empresas que están vinculadas al puerto de alguna manera, esto es, las empresas pertenecientes a alguno de los dos grupos de impacto definidos anteriormente.

2. Impacto indirecto en términos de VAB y empleo. Es la actividad generada como consecuencia del efecto arrastre que tiene la actividad del puerto sobre las empresas que suministran productos y/o servicios a las empresas que están relacionadas con el puerto. Los impactos indirectos se refieren por tanto a la actividad económica que se deriva de las compras e inversiones que la Industria Portuaria e Industria Dependiente del puerto realizan a otras empresas suministradoras de bienes y servicios.

3. Impacto inducido en términos de VAB y empleo. Es la actividad generada como consecuencia del consumo de bienes y servicios realizado por los trabajadores que operan directa o indirectamente en la actividad portuaria, a partir de la renta disponible obtenida en forma de sueldos y salarios.

Información necesaria para obtener los impactos

Para determinar los efectos sobre las variables clave (VAB y empleo) se requiere una información detallada que se solicita a través de un cuestionario dirigido a la totalidad de empresas que componen los grupos de impacto (Industria Portuaria e Industria Dependiente). El cuestionario va dirigido a todo el universo de empresa y es habitual que en algunos casos la información solicitada sea incompleta o incluso que se produzca una fracción de falta de respuestas. En estos casos se acude a la información recogida en las cuentas depositadas en el Registro Mercantil.

El cuestionario contiene las cifras de su contabilidad que permiten obtener los efectos directos sobre las variables clave (en términos de VAB) y el número de empleados. Para obtener el impacto directo en términos de PIB son necesarios los siguientes datos incluidos en el cuestionario:

- Remuneración de los asalariados: se define como la remuneración total, en efectivo o en especie, a pagar por un empleador a un asalariado a cambio del trabajo realizado por este último. Se desglosa en:
 - Sueldos y salarios, en efectivo y en especie.
 - Cotizaciones sociales a cargo de los empleadores.
- Excedente Bruto de explotación: es una medida de beneficio económico que se aproxima habitualmente mediante el EBITDA (resultado empresarial antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones).
- Impuestos netos sobre la producción: son impuestos contabilizados sobre la producción y las importaciones, netos de subvenciones. Estos impuestos se pagan por la actividad en sí, con independencia de la cantidad o el precio de los bienes y servicios producidos. Son el impuesto sobre la actividad económica (IAE), el impuesto sobre bienes inmuebles (IBI) y otros.

Para obtener los impactos indirectos en el cuestionario se solicitan las compras corrientes y gastos de inversión con su correspondiente desagregación sectorial. Cuando no se dispone de la desagregación sectorial de compras o gastos de inversión se clasifica la empresa en función de su actividad principal en alguno de los 82 sectores de actividades económicas de la tabla input-output de Andalucía, para posteriormente proceder a la asignación de acuerdo con la distribución de consumos intermedios de cada uno de los sectores a los que pertenezcan las empresas (“transporte marítimo” para la la Industria Portuaria). De la misma forma, la desagregación sectorial de las inversiones se calcula a partir de la columna “Formación bruta de capital” de las tablas input-output.

Para la estimación de los impactos inducidos es necesario la siguiente información adicional:

- La remuneración de los asalariados (sueldos y salarios totales más cotizaciones sociales a cargo de las empresas que componen los grupos de impacto.
- La desagregación del gasto entre los diferentes productos, que se obtienen de la columna “Gasto en consumo individual de los hogares” de las tablas Input-Output de Andalucía.
- La propensión marginal al consumo que determina qué proporción de la remuneración bruta de los empleados se destina a consumo, y por tanto genera un impacto en la economía. En este caso se utilizará el dato estimado por PwC cuyo valor es de 0,64276.

Obtención de los impactos directos

Siguiendo los principios recogidos por PwC, la estimación de la contribución directa de un determinado puerto al PIB (aproximado por el VAB a precios básicos) se realiza utilizando el denominado “método de la renta”, en el que el PIB es el resultado de la suma de la remuneración de los asalariados, el excedente bruto de explotación y los impuestos netos sobre la producción. En el caso del empleo, el impacto directo se corresponde con el número medio de empleados que trabajan en las empresas y organismos pertenecientes a los grupos de impacto definidos. Una vez obtenido el VAB para cada empresa/institución y el número de empleados, la agregación de todas las entidades que componen la Industria Portuaria y la Industria Dependiente proporcionan los impactos directos.

Obtención de los impactos indirectos e inducidos

El cálculo de los impactos indirectos se realiza a partir de la información sobre los gastos e inversiones realizados por las empresas pertenecientes a los dos grupos de impacto (Industria Portuaria, Industria Dependiente) en el ejercicio 2015 en Andalucía. Es decir, las compras que la Industria Portuaria y la Industria Dependiente realizan a otras empresas que les suministran bienes y servicios. Posteriormente, estos gastos e inversiones se tienen que asignar a los distintos sectores de actividad definidos por la Contabilidad Regional, en función de su naturaleza y conforme se explica en el apartado de recogida de información. Previamente a la asignación es necesario eliminar las duplicidades por la existencia de gastos e inversiones cruzadas entre las empresas analizadas. En el caso de los impactos indirectos e inducidos de la Industria Dependiente del Puerto se tiene que aplicar el grado de dependencia estimado a los gastos e inversiones. De la misma forma, los impactos inducidos se obtienen a partir de la remuneración de los asalariados de los trabajadores que componen la Industria Portuaria y la Industria Dependiente y de las empresas suministradoras de bienes y servicios a las anteriores (una vez eliminadas las duplicidades).

Una vez que la información financiera de las empresas ha sido recogida, y se han eliminado las duplicidades, se procede a la asignación de los gastos y altas de inversión de las empresas que forman parte de los grupos de impacto entre los 82 sectores de actividad definidos en la tabla I-O de Andalucía. Idealmente se debe realizar la asignación de gastos e inversiones de manera individual a partir de la información facilitada por cada una de las empresas. Sin embargo, es habitual que para algunas empresas no esté disponible esta información, en cuyo caso se clasifica la empresa en función de su actividad principal en alguno de los 82 sectores de actividades económicas de la tabla input-output de Andalucía, para posteriormente proceder a la asignación de acuerdo con la distribución de consumos intermedios de cada uno de los sectores a los que pertenezcan las empresas (“transporte marítimo” para las empresas de la Industria Portuaria).



Tras la recogida y tabulación de toda la información anterior, el procedimiento de estimación de los impactos indirectos e inducidos en términos de VAB y empleo se basan en la metodología I-O. En este caso, el modelo I-O que se aplicará corresponde los datos de la Contabilidad Regional de Andalucía relativos al año 2010 publicados por el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía en 2015 (Marco Input-Output de Andalucía 2010-MIOAN 2010). A partir de las tablas input-output para el año 2010 de Andalucía se procede al cálculo de los multiplicadores sectoriales. Estos multiplicadores indican el impacto generado en términos de producción y empleo en la economía por cada euro invertido o desembolsado en los distintos sectores. Los impactos en VAB y empleo se calculan a partir de los multiplicadores para cada uno de los sectores de actividad de la economía, así como de la cuantía de los gastos e inversiones realizados en cada uno de estos sectores. Es decir se aplicaría el modelo básico de demanda, que con los supuestos habituales, viene dado por la expresión: $Y = (I - A)^{-1} F$, donde Y cuantifica la producción de cada sector ante cambios en la demanda final F, y $(I - A)^{-1}$ es la matriz inversa de Leontief. A este respecto, aunque el MIOAN 2010 incluye la matriz inversa de Leontief calculada con los 82 sectores de referencia, es necesario precisar que la aplicación directa del modelo proporcionaría los impactos sobre la producción total y no sobre el VAB que es una de las variables objetivo de este estudio (téngase en cuenta que los coeficientes técnicos están calculados sobre la producción, no sobre el valor añadido).

La obtención de los multiplicadores sobre el VAB y el empleo requiere una transformación sobre el modelo básico de demanda que consiste, primero en calcular los coeficientes de valor añadido, es decir, el ratio o proporción que supone el VAB sobre la producción total para cada rama de actividad $v_i = VAB_i / Y_i$ ($i=1,2,\dots,82$). Eso implica que, para cada rama, el VAB es una fracción v_i de la producción total Y_i , es decir $VAB_i = v_i * Y_i$. Para todas las ramas y utilizando notación matricial $VAB = V * Y$, donde V es la matriz diagonal de coeficientes de valor añadido para los 82 sectores e Y es el vector de producción. Segundo, multiplicando por V en ambos lados de la ecuación de demanda $VY = V(I - A)^{-1} F$ se obtiene la ecuación básica que relaciona los valores añadidos con la producción, es decir: $VAB = V(I - A)^{-1} F$ donde V es la matriz diagonal de coeficientes de valor añadido para todas las ramas de producción. En resumen, para obtener los impactos en términos de VAB es necesario multiplicar la matriz inversa interior de Leontief por una matriz diagonal de coeficientes de valor añadido.

Para el caso del empleo se procede de la misma forma, primero se obtienen los coeficientes de empleo por unidad de producción w_i , y a continuación la ecuación que relaciona empleo con producción es decir: $E = W(I - A)^{-1} F$ donde W es la matriz diagonal de coeficientes de empleo.

BIBLIOGRAFÍA

- Briassoulis, H. (1991) Tourism Input-Output Analysis, *Annals of Tourism Research* 18, 485-495.
- Crompton, J. L. (2006) Economic Impact Studies: Instruments for Political Shenanigans?, *Journal of Travel Research* 45, 67-82.
- Chang, S. (1978) In Defense of Port Economic Impact Studies, *Transportation Journal*. Spring.
- Davis, H. C. (1983) Regional Port Impact Studies: A Critique and Suggested Methodology, *Transportation Journal* 22, 61-71.
- DeSalvo, J. S. (1994) Measuring the Direct Impacts of a Port, *Transportation Journal* 33 (4), 33-43.
- Dooms, M., Haezendonck, E., & Verbeke, A. (2015). Towards a meta-analysis and toolkit for port-related socio-economic impacts: a review of socio-economic impact studies conducted for seaports. *Maritime Policy & Management*, 42 (5) 459-480.
- Dwyer, L., Douglas, N., & Livaic, Z. (2004). Estimating the economic contribution of a cruise ship visit. *Tourism in marine environments*, 1(1), 5-16.
- Dwyer, L., Forsyth, P. and Spurr, R. (2005) Estimating the Impacts of Special Events on an Economy, *Journal of Travel Research* 43, 351-359.
- Fletcher, J. E. (1989) Input-Output Analysis and Tourism Impact Studies, *Annals of Tourism Research* 16, 514-529.
- Francou, B., Carrera-Gómez, G., Coto-Millán, P., Castanedo-Galán, J., & Pesquera, M. A. (2007). Economic impact study: Application to ports. In *Essays on Transport Economics* (pp. 147-157). Physica-Verlag HD.
- García, J. P., & López, G. G. (2004). Ports economic impact: Literature review and alternative proposal. *Journal of Maritime Research*, 1 (3), 85-104.
- Miller, R. E. and Blair, P. (1985) *Input-Output Analysis: Foundations and Extensions*. Prentice Hall, Inc.
- Park J., Gordon P., James E., Richardson, H. W. (2008) The State-by-State Economic Impacts of the 2002 Shutdown of the Los Angeles-Beach Ports. *Growth and Change* 39 (4), 548-572.
- PwC (2015). Estudio Impacto Económico Puertos de Andalucía. Guía metodológica para la estimación del impacto económico de los puertos comerciales sobre la economía andaluza. Documento de trabajo.
- Sun, Y.-Y. (2007) Adjusting Input-Output Models for Capacity Utilization in Service Industries, *Tourism Management* 28 1507-1517.
- Weisbrod, G.; Weisbrod, B. (1997): *Measuring economic impacts of projects and programs*. Economic Development Research Group. Boston.
- Werbeke, A.; Debisschop, K. (1996): A note on the use of port economic impact studies for the evaluation of large scale port projects. *International Journal of Transport Economics* 23 (3).

Estudio realizado por:



**AUTORIDAD PORTUARIA
DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS**



Avda. de la Hispanidad, 2. 11207 Algeciras (España)
www.apba.es