MINISTERIO
DE FOMENTO

SALIDA
SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
Secretaría Particular
NÚMERO S-134
FECHA 7-6-17

El Secretario de Estado
de Infraestructuras, Transporte y Vivienda

RESOLUCIÓN DEL LA SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD EN EL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS CON MOTIVO DE LA HUELGA CONVOCADA PARA LOS DÍAS 14, 15, 19, 21 y 23 DE JUNIO DE 2017.

Se ha examinado la propuesta de Servicios Mínimos presentada en el Ministerio de Fomento con fecha 6 de junio de 2017 por Puertos del Estado en relación con la siguiente convocatoria de huelga:

Las organizaciones sindicales Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar (la Coordinadora), Unión General de Trabajadores (UGT), Comisiones Obreras (CC.OO.), Confederación Intersindical Galega (CIG) y Confederación General de Trabajadores (CGT), han presentado un preaviso de huelga que, según el mismo, afectará a la totalidad de las empresas estibadoras que realicen servicios portuarios de manipulación de mercancías y/o servicios comerciales vinculados a los anteriores, realizados por estibadores portuarios, a las Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios (SAGEP), Sociedades Estatales de Estiba, Organizaciones de Empresas de Estiba (OEE) y entidades constituidas con igual función en las Comunidades Autónomas.

Dicha convocatoria prevé tener lugar de la siguiente manera:

Durante 48 horas desde las 08.00 horas del día 14 de junio hasta las 08.00 horas del día 16 de junio de 2017.

Y durante las horas impares en los siguientes periodos:

> Desde las 08.00 horas del día 19 de junio hasta las 08.00 horas del día 20 de junio de 2017.
>
> Desde las 08.00 horas del día 21 de junio hasta las 08.00 horas del día 22 de junio de 2017.
>
> Desde las 08.00 horas del día 23 de junio hasta las 08.00 horas del día 24 de junio de 2017.

Hay que destacar que en el preaviso los convocantes señalan que la huelga no afectará al tráfico de pasajeros de líneas regulares.

I.- Normativa de aplicación

Dado el alcance de la convocatoria de la huelga, que afectará a la totalidad de las empresas estibadoras que realicen servicios portuarios de manipulación de mercancías y/o servicios comerciales vinculados a los anteriores, pero igualmente realizados por estibadores portuarios, y a las Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios o entidades constituidas con igual función en las Comunidades Autónomas, resulta necesario establecer unos servicios mínimos en relación con los servicios esenciales establecidos en el Real Decreto 58/1994, de 21 de enero, sin perjuicio del libre ejercicio del derecho de huelga de los trabajadores a los que se dirige la convocatoria, y adaptados a los términos de ésta.

El artículo 105 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, dispone que los servicios esenciales definidos en el Real Decreto 58/1994, de 21 de enero, por el que se garantiza la prestación de los Servicios Portuarios esenciales de la competencia de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, deberán ser mantenidos tanto si son prestados por la Autoridad Portuaria como por empresas titulares de las correspondientes licencias.

Esta norma establece, en su artículo 2, apartado 2, los servicios esenciales que, en situaciones de huelga, deben ser prestados, y que a continuación se relacionan:

a) los que sean necesarios para garantizar el desarrollo normal del tráfico de pasajeros de líneas regulares.

b) Los que sean necesarios para garantizar el desarrollo normal de las operaciones que afecten a mercancías perecederas, o mercancías peligrosas, cuya permanencia en el puerto pueda representar un riesgo grave para personas o instalaciones.

c) Los que sean necesarios para garantizar el desarrollo normal de las operaciones que afecten a aquellas mercancías que, por considerarse de primera necesidad estratégica, figuran en el anexo de la Orden de la Presidencia del Gobierno de 18 de enero de 1985, sobre la liberación del transporte marítimo o a las que se refiere el párrafo c) del apartado anterior [es decir, los que sean necesarios para garantizar la atención sanitaria y los suministros especiales a los territorios insulares, Ceuta y Melilla], incluido, si fuera necesario, la remoción de otras cargas que permitan la manipulación de aquéllas.

d) La atención a situaciones de emergencia o siniestros en buques o mercancías.

e) Los que sean necesarios para garantizar el suministro de materias y productos imprescindibles para el normal abastecimiento de la población y el desarrollo de la actividad económica, cuando por la duración o intensidad de la huelga e importancia del tráfico marítimo, a tales efectos, estos suministros se viesen gravemente afectados.

II.- Efectos del cese de actividad

Los efectos del cese de actividad en los servicios de manipulación de mercancías se propagan, a través del resto de la cadena logística, a toda la economía nacional, resultando particularmente gravoso para el sector industrial.

Hay que destacar que, en España, el 78% de las importaciones y el 57% de las exportaciones se hacen a través de la red de puertos comerciales; de forma que nuestra economía es especialmente sensible a la continuidad de la actividad portuaria. Así, en el ejercicio 2015 las exportaciones realizadas a través de los puertos españoles alcanzaron la cifra de 146 mil millones de €, lo que representa el 57% del total de las exportaciones de mercancías realizadas por el país que alcanzaron la cifra de 255,4 mil millones de € (23,7% PIB). En relación con las importaciones de mercancías se canalizaron por el sistema portuario por importe de 220 mil millones de € que representan el 78% del total de las importaciones de mercancías realizadas por España que ascendieron a 281 mil millones de € (26,5% PIB).

Cualquier ruptura en dicha continuidad repercute de forma extraordinariamente negativa en los sectores cuya actividad depende de la importación de materias primas u otros insumos, sobre todo en la producción industrial, así como de la exportación de las mercancías fabricadas en España con destino a clientes, que disponen de otras alternativas para proveer sus mercados, por lo que nuestro sector exportador podría verse desplazado. Dicho cese de actividad puede suponer un riesgo cierto de suspensión de la actividad industrial por falta de materiales necesarios para continuar la producción o de espacios para almacenar los productos fabricados, amén de la repercusión en el comercio interior respecto de las importaciones de bienes de consumo.

Y estos afectados, a los que se suman tanto empresas como trabajadores dedicados a la logística, sobre los que se hace recaer buena parte de los perjuicios del cese de la actividad portuaria, no disponen de ninguna capacidad de maniobra en relación con las peticiones que aparecen en la convocatoria de huelga. Es decir, los efectos de la huelga impactan no sólo sobre los empleadores de los trabajadores convocados a la huelga, sino también sobre las empresas que directa o remotamente dependen para su producción o comercialización de la operatividad de las cadenas logísticas.

De forma indicativa, el impacto de una huelga en los principales puertos de interés general españoles puede apreciarse atendiendo a las dimensiones concretas de las siguientes Autoridades Portuarias: Barcelona, en el que realizan actividades 12 empresas estibadoras, resulta básico para la exportación e importación de automóviles y suministro de mercancía general para la industria y abastecimiento de la población; Valencia, en el que prestan servicios 15 empresas estibadoras, es igualmente fundamental para la exportación de automóviles, además de la industria de la cerámica y alimentaria; Bahía de Algeciras, con 8 empresas estibadoras, fundamental para el tráfico con el norte de África y el transbordo de contenedores en el Mediterráneo occidental; Las Palmas, con 12 empresas estibadoras, es un nudo básico en el tráfico con África occidental, y fundamental para el abastecimiento insular; Bilbao, en el que prestan servicio 6 empresas estibadoras, conecta la península básicamente con el Reino Unido y el norte de Europa.

A estos efectos, en los Anexos I y II que se adjuntan, se muestran los tráficos de los puertos de interés general correspondientes a los meses de junio de los ejercicios 2015 y 2016 con objeto de disponer de una comparativa con el mismo mes del año 2017 en el que se convoca, lo que permite apreciar el impacto esperable de la misma en términos cuantitativos.

III.- Análisis de la propuesta

Las características de la huelga convocada prevén un cese total de la actividad durante 48 horas seguidas la primera semana, seguido de otro cese parcial de la actividad (horas impares) en días alternos (3 días de la semana, lunes, miércoles y viernes). De esta forma, se combinan dos modalidades de huelga buscando efectos particularmente gravosos al llevar a cabo un cese total en apariencia de corta duración para, seguidamente, llamar a la huelga en la modalidad de días alternos en horas impares, con lo cual se impide la normalización del tráfico portuario pese a los días que median entre la finalización de la huelga de la semana del 12 al 18 de junio, y el de la correspondiente a la semana del 19 al 25 de junio. Nótese que los efectos de una modalidad de huelga de este último tipo van más allá del mero cese del 50% de la actividad durante 3 días por semana, ya que dicha huelga se dejará notar en los puertos, ininterrumpidamente, al menos, desde el momento de su inicio hasta la finalización en el último de los días huelga convocados y, fuera de los puertos, desde antes del inicio y hasta tiempo después de su finalización.

Analizados los datos expuestos en los anexos, realizando un estudio específico del mismo mes en años anteriores con datos comparables, así como calculando el porcentaje anual en los puertos más significativos por volumen y puesto todo ello en relación con la afectación que se produce, derivada de las condiciones de la huelga descrita, se hace necesario compaginar el derecho a la huelga de los trabajadores llamados a ella, con el establecimiento de servicios mínimos que atemperen los desproporcionados perjuicios a la población y al desarrollo de la economía.

En cuanto a la intensidad, hay que señalar que la convocatoria alcanza a todos los puertos comerciales en los que se desarrollen actividades integrantes del servicio de manipulación ubicados en territorio español. Cualquier otro modo de transporte no es una alternativa por cuanto que es incapaz de absorber mínimamente, y eso a un elevadísimo coste, las mercancías que transitan por los puertos españoles. Las posibles alternativas pasarían por el uso de otros puertos europeos añadiendo el sobrecoste del alargamiento de la cadena logística mediante el empleo adicional de camiones o ferrocarril.

La persistencia o duración del cese de la actividad es otro factor que ha de tenerse en cuenta a la hora de señalar los servicios mínimos. En efecto, el hecho de que la huelga se convoque de forma no continuada combinando ambas modalidades expuestas, provoca que los efectos de la misma se extiendan más allá de los términos señalados, a lo que se añade que la semana anterior a la nueva convocatoria, se ha producido el cese parcial de la actividad portuaria durante tres días como consecuencia de una convocatoria anterior.

Como queda expuesto, la huelga se convoca formalmente por 5 días, de los cuales dos son continuados y otros tres son alternos (excluidos fines de semana) y en horas impares, es decir, al 50%; pero ello no implica que sus efectos se limiten a los periodos de huelga. Adicionalmente, la duración de 5 días en este sector de actividad, del que depende el desarrollo económico y el abastecimiento de la población, es de suficiente entidad como para establecer unos servicios que, por un lado, garanticen dicho abastecimiento y, por otro, no se ocasione un quebranto irreversible en nuestro sector productivo, en atención a los volúmenes de tráfico transcritos y el contenido de los mismos.

Teniendo en cuenta estas premisas, los servicios mínimos han de atender el tráfico insular, Ceuta y Melilla en su totalidad por la particularidad de que no resulta viable abastecer de cualquier otra forma estos territorios, así como en igual medida aquellos servicios necesarios para garantizar las operaciones que afecten a mercancías perecederas y peligrosas, los servicios para atender situaciones de emergencia, y también todos aquellos que tengan por objeto evitar que resulte afectado el tráfico de pasajeros de línea regular, dado que en la misma convocatoria de huelga se excluye cualquier afectación a este tipo de tráfico de pasajeros de línea regular. En concreto, se prevén medidas aplicables a los buques mixtos de carga rodada y pasajeros, debido a que la falta de operaciones en dichos buques sobre la carga rodada, impediría la salida de los mismos, por lo que, de no tomar dichas medidas, resultaría finalmente afectado el tráfico de pasajeros.

Por otra parte, y respecto de los días 19, 21 y 23 de junio, precisamente teniendo en cuenta que la convocatoria llama a la huelga en horas impares, cesando en el trabajo el 50% de la jornada laboral, los resultados de la actividad habrán de ser del 50% del rendimiento habitual, tomando como referencia el promedio de jornada comparable del último año natural.

La complejidad tecnológica y los consumos de tiempo que se producen en cada inicio de turno para acceder y realizar las actividades de puesta en marcha de los medios de carga y descarga (grúas, trastainers, straddle carriers, reach stackers...), y la necesaria comprobación de los indicadores de seguridad que han de ser revisados cada vez que se inicia la actividad, subida y bajada de la pluma de las grúas, etc., hace que el proceso de puesta en marcha de los mismos suponga un consumo de tiempo al inicio de cada jornada laboral.

Por otra parte, también hay operaciones específicas de carga o descarga (por ejemplo, de contenedores o de carga/descarga de graneles con cuchara) que no se pueden interrumpir en mitad de su desarrollo por razones de seguridad, lo cual puede dar lugar a que las mismas ni siquiera se inicien, extendiendo el tiempo efectivo de huelga a estos períodos anteriores al inicio formal de las horas de huelga.

Como con la huelga planteada, al interrumpirse el trabajo cada hora, se produce un proceso de arranque cada dos horas -tres dentro de cada jornada laboral de seis horas-, los efectos prácticos de la huelga pueden ir mucho más allá del 50% de la jornada laboral que consta en la convocatoria, pudiendo llegar incluso al 100% de la jornada laboral.

Como consecuencia de lo anterior, se hace preciso regular los servicios mínimos referentes al apartado e) del artículo 2.2 del Real Decreto 58/1994, porque de no ser así, se produciría una evidente desproporción entre los sacrificios que realizan los huelguistas y aquellos otros a los que se impone la huelga.

Conforme lo dispuesto en el Real Decreto 452/2012, de 5 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento y se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, la autoridad gubernativa competente en la ordenación general del transporte marítimo es la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Así mismo, y de acuerdo con el artículo 2.5.f), compete a la misma la determinación de los servicios mínimos de

carácter obligatorio para asegurar la prestación de los servicios esenciales en el ámbito de sus competencias, en los supuestos de conflicto laboral o de absentismo empresarial.

En virtud de lo anteriormente expuesto, y atendiendo a las características de la convocatoria de huelga en el sector de la estiba portuaria a que se hace referencia en la presente Resolución, se ha considerado que los servicios que pueden verse afectados por la misma y deben ser garantizados, son los que seguidamente se relacionan y, en consecuencia, dispongo:

PRIMERO:

Establecer los siguientes servicios mínimos para la huelga convocada los días 14 y 15 de junio:

1.- 100% de los servicios necesarios para garantizar las operaciones que afecten a mercancías perecederas, o peligrosas, cuya permanencia en el puerto pueda representar un riesgo grave para personas o instalaciones.

2.- 100% de los servicios que sean necesarios para garantizar el abastecimiento, la atención sanitaria y los suministros especiales y esenciales a los territorios insulares, Ceuta y Melilla.

3.- 100% de los servicios en el caso de operaciones en buques mixtos, con objeto de no afectar al servicio de pasajeros de línea regular.

4.- 100% de los servicios que sean necesarios para atender a situaciones de emergencia o siniestros en buques o mercancías.

Establecer los siguientes servicios mínimos para la huelga convocada los días 19, 21 y 23 de junio:

1.- 100% de los servicios necesarios para garantizar las operaciones que afecten a mercancías perecederas, o peligrosas, cuya permanencia en el puerto pueda representar un riesgo grave para personas o instalaciones.

2.- 100% de los servicios que sean necesarios para garantizar el abastecimiento, la atención sanitaria y los suministros especiales y esenciales a los territorios insulares, Ceuta y Melilla.

3.- 100% de los servicios en el caso de operaciones en buques mixtos, con objeto de no afectar al servicio de pasajeros de línea regular.

4.- 100% de los servicios que sean necesarios para atender a situaciones de emergencia o siniestros en buques o mercancías.

5.- El porcentaje necesario para garantizar un rendimiento no inferior al 50% del promedio del año natural anterior en jornada comparable (horario, tipo de mercancía y terminal).

SEGUNDO:

De acuerdo con lo establecido en el artículo 5 del Real Decreto 58/1994, las empresas estibadoras deberán comunicar a las Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios y a las Autoridades Portuarias sus previsiones en cuanto al movimiento de mercancías comprendidas en el ámbito del artículo 2 del mencionado Real Decreto 58/1994, con 24 horas de antelación al primer llamamiento que deberá realizarse en cada jornada. Los Presidentes de las Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios designarán al personal necesario para llevar a cabo los servicios mínimos establecidos en la presente Resolución.

TERCERO:

Por Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias se vigilará el más estricto cumplimiento de lo dispuesto, proponiendo, a la vista de las incidencias en su caso surgidas, las medidas que se considere conveniente deban adoptarse.

Madrid, 7 de junio de 2017

EL SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

Julio Gómez-Pomar Rodríguez

Puertos del Estado

GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO

RESUMEN GENERAL DEL TRÁFICO PORTUARIO

ANEXO I

CONCEPTO			Mes Junio 2015	Mes Junio 2016	Acumulado desde Enero 2015	Acumulado desde Enero 2016	Variación Diferencia	Variación %
MERCANCÍAS SEGÚN SU PRESENTACIÓN	GRANELES	LÍQUIDOS	13.893.229	13.719.300	82.497.415	82.482.244	-15.171	-0,02
		SÓLIDOS	7.596.482	7.575.671	45.209.489	45.426.541	217.052	0,48
	MERCANCÍA GRAL.	CONVENCIONAL	5.826.672	6.153.807	33.054.194	34.569.219	1.515.025	4,58
		EN CONTENEDORES	13.723.448	14.049.710	78.029.431	82.963.854	4.934.423	6,32
		TOTAL	19.550.120	20.203.517	111.083.625	117.533.073	6.449.448	5,81
		TOTAL	**41.039.831**	**41.498.488**	**238.790.529**	**245.441.858**	**6.651.329**	**2,79**
OTRAS MERCANCÍAS	PESCA	TOTAL PESCA	20.011	21.199	104.995	112.069	7.074	6,74
	AVITUALLAMIENTO	PRODUCTOS PETROLÍFEROS	662.103	675.798	4.036.883	4.155.998	119.115	2,95
		OTROS	177.538	170.775	984.143	896.634	-87.509	-8,89
	TRAFICO INTERIOR	TOTAL TRAFICO INTERIOR	266.527	238.654	1.877.638	1.573.901	-303.737	-16,18
		TOTAL	**1.126.179**	**1.106.426**	**7.003.659**	**6.738.602**	**-265.057**	**-3,78**
		TOTAL TRÁFICO PORTUARIO	**42.166.010**	**42.604.914**	**245.794.188**	**252.180.460**	**6.386.272**	**2,60**
OTRAS INFORMACIONES	MERCANCÍAS	EN TRÁNSITO	10.077.773	10.272.886	59.651.596	60.949.395	1.297.799	2,18
		EN CONTENEDORES EN TRÁNSITO	7.878.213	8.060.761	45.946.672	48.811.561	2.864.889	6,24
	TRÁFICO RO-RO	TOTAL TRÁFICO RO-RO	4.627.702	4.909.086	25.849.106	27.897.923	2.048.817	7,93
	CONTENEDORES (TEU)	TOTAL CONTENEDORES (TEU)	1.191.989	1.270.284	6.935.098	7.386.075	450.978	6,50
		EN TRÁNSITO	600.828	648.107	3.573.354	3.862.278	288.925	8,09
		ENTRADAS-SALIDAS NACIONAL	144.715	158.635	824.626	929.339	104.713	12,70
		IMPORT-EXPORT EXTERIOR	446.446	463.542	2.537.119	2.594.453	57.335	2,26
		NACIONAL Y EXTERIOR	591.161	622.177	3.361.744	3.523.797	162.053	4,82
	PASAJEROS	REG. TRANSPORTE Y DE CRUCERO (nº)	2.406.031	2.733.732	12.047.875	12.828.492	780.617	6,48
		DE CRUCERO (nº)	682.567	705.212	3.573.568	3.559.800	-13.768	-0,39
	VEHÍCULOS	EN RÉGIMEN DE PASAJE (unidades)	323.431	333.887	1.674.100	1.785.643	111.543	6,66
		EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (unidades)*	318.293	333.474	1.724.226	1.821.355	97.129	5,63
	BUQUES MERCANTES	TOTAL BUQUES MERCANTES	13.862	14.162	66.995	70.516	3.521	5,26
		UDS. ARQUEO BRUTO (G.T.)	173.143.664	182.116.086	976.954.430	1.040.095.852	63.141.422	6,46
		NÚMERO DE CRUCEROS	268	271	1.651	1.649	-2	-0,12

* Incluye autobuses, turismos, camiones, cabezas tractoras, vehículos especiales, motocicletas, remolques y otros vehículos

ANEXO II

Autoridad Portuaria	GRANELES LÍQUIDOS		GRANELES SÓLIDOS		MERCANCÍA GENERAL		OTROS TRÁFICOS		TOTAL TRÁFICO	
	Mes Junio		Mes Junio		Mes Junio		Mes Junio		Mes Junio	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
A CORUÑA	546.873	642.123	439.840	410.473	58.194	80.743	32.064	31.963	1.076.971	1.165.302
ALICANTE	11.100	9.850	36.758	212.475	109.017	108.002	2.041	3.372	158.916	333.699
ALMERIA	3.001	2.999	595.222	352.891	58.898	57.904	6.700	6.727	663.821	420.521
AVILES	37.600	49.727	246.753	252.491	95.194	114.732	1.987	2.228	381.534	419.178
BAHIA DE ALGECIRAS	2.212.212	2.438.172	58.603	60.320	5.241.982	5.623.023	509.905	473.405	8.022.702	8.594.920
BAHIA DE CADIZ	36.533	38.140	156.019	209.006	96.736	106.688	13.372	14.174	302.660	368.008
BALEARES	150.789	200.219	106.502	111.946	1.027.143	1.181.193	25.172	29.700	1.309.606	1.523.058
BARCELONA	1.057.163	1.280.075	363.768	368.251	2.631.574	2.767.637	100.320	112.067	4.152.825	4.528.030
BILBAO	1.751.278	1.340.925	515.008	338.258	884.968	848.580	10.080	9.438	3.161.334	2.537.201
CARTAGENA	2.038.374	2.127.127	356.925	325.664	113.232	130.182	7.880	10.170	2.516.411	2.593.143
CASTELLON	712.979	810.402	399.445	434.269	290.196	274.676	3.178	2.840	1.405.798	1.522.187
CEUTA	47.221	85.199	2.500	0	96.854	93.627	31.946	49.278	178.521	228.104
FERROL-SAN CIBRAO	207.543	179.860	793.321	697.210	55.748	59.856	1.720	1.676	1.058.332	938.602
GIJON	64.942	30.865	1.493.945	1.643.513	131.259	113.114	9.376	4.363	1.699.522	1.791.855
HUELVA	1.436.581	1.796.524	323.692	524.662	25.817	24.924	8.202	16.890	1.794.292	2.363.000
LAS PALMAS	495.532	455.500	30.374	84.624	1.191.374	1.083.021	212.578	201.562	1.929.858	1.824.707
MALAGA	5.987	33.508	42.918	143.938	71.140	96.925	4.746	6.618	124.791	280.989
MARIN Y RIA DE PONTEVEDRA	0	0	80.325	100.959	104.730	119.967	3.200	3.178	188.255	224.104
MELILLA	6.080	4.429	0	0	87.481	108.789	5.357	5.252	98.918	118.470
MOTRIL	103.397	62.142	53.709	33.032	26.246	49.119	2.871	2.216	186.223	146.509
PASAIA	0	0	137.241	95.252	164.077	262.421	5.130	5.155	306.448	362.828
SANTA CRUZ DE TENERIFE	440.184	657.015	21.556	15.509	480.490	536.604	33.087	36.429	975.317	1.245.557
SANTANDER	36.264	14.001	228.129	244.291	168.107	165.628	13.195	3.787	445.695	427.707
SEVILLA	23.846	26.415	125.878	126.985	211.660	173.950	2.282	757	363.666	328.107
TARRAGONA	2.070.880	1.055.750	647.395	450.675	198.991	194.236	8.608	1.946	2.925.874	1.702.607
VALENCIA	387.494	362.226	294.142	298.144	5.520.102	5.435.703	42.621	45.154	6.244.359	6.141.227
VIGO	0	6.025	23.114	14.014	364.509	344.057	28.171	25.822	415.794	389.918
VILAGARCIA	9.376	10.082	23.400	26.819	44.401	48.216	391	259	77.568	85.376
Total	**13.893.229**	**13.719.300**	**7.596.482**	**7.575.671**	**19.550.120**	**20.203.517**	**1.126.179**	**1.106.426**	**42.166.010**	**42.604.914**