

# MODELO DE CONTABILIDAD DE COSTES DEL SISTEMA PORTUARIO

ENERO DE 2011

---

DIRECCIÓN DE COORDINACIÓN DE GESTIÓN Y RELACIONES EXTERNAS

PUERTOS DEL ESTADO

# INDICE

## Introducción

1. Metodología del Diseño del Modelo de Contabilidad de Costes: Razones, Objetivos y Esquema de Funcionamiento.....	6
2. Objetivos de Coste: La Cartera de Productos .....	12
2.1. La Cartera de Productos. Definición y Composición .....	12
3. Determinación del Coste de la Cartera de Productos .....	16
3.1. Identificación de los Costes y de los Gastos .....	16
3.2. Definición e Identificación de los Centros de Coste .....	28
3.3. El Proceso de Imputación de Costes a la Cartera de Productos. Las Matrices de Coste .....	86
3.4. Distinción entre Unidad de Obra y Clave de Reparto.....	91
3.5. Márgenes de la Cartera de Productos.....	91
4. Costes de Estructura.....	93
4.1. Introducción .....	93
4.2. Centros de Coste de Estructura .....	93
4.3. Absorción de los Costes de Estructura.....	93
4.4. Inventario de Costes de Estructura.....	94
5. El Resultado Económico o de Explotación .....	96
6. Costes y Gastos Financieros.....	97
6.1. Los Costes Financieros.....	97

6.2. Los Gastos Financieros .....	97
7. Las Líneas de Negocio .....	98
7.1. Introducción .....	98
7.2. Relación de Líneas de Negocio .....	98
7.3. Coste de las Líneas de Negocio .....	100
7.4. Ejemplo Explicativo .....	101
CRITERIOS ESPECÍFICOS DE ASIGNACIÓN DE COSTES .....	108
ANEXO I IMPACTOS DERIVADOS DE LA ENTRADA EN VIGOR DEL PLAN GENERAL CONTABLE 2007 .....	127
ANEXO II DELIMITACIÓN DE LA "ZONA COMÚN" .....	134
GLOSARIO DE TÉRMINOS .....	137

## **Introducción**

Tal como establece la Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas (AECA) en su documento de trabajo nº2 sobre principios de contabilidad de gestión, en los últimos años, y ante los continuos cambios que se producen en el entorno de las empresas, tales como innovaciones en la tecnología de los productos, procesos y materiales; cambios en el ámbito legislativo; cambios en los hábitos de los consumidores, etc., se hace imprescindible que las mismas adecuen sus sistemas de dirección a las nuevas condiciones a las que se enfrentan.

Así, en la medida en que el entorno se ha ido haciendo más cambiante, dinámico y hostil y que la gestión empresarial se ha hecho más compleja, se considera cada vez más necesario que las empresas adopten mejores y más eficaces herramientas de gestión.

En esta línea, la dinámica de los cambios que se vienen produciendo en el sector portuario en los últimos años, ha puesto de manifiesto la necesidad de plantear la adecuación del Sistema Portuario de Titularidad Estatal al nuevo entorno de negocio, basado en la creciente competitividad y en la mejora de la calidad y eficiencia de los servicios, con objeto de reducir el coste del paso de la mercancía por el puerto.

Esta adecuación del Sistema a nuevos entornos cambiantes puso de manifiesto la necesidad de revisar una de las herramientas fundamentales para la obtención de información de gestión, como es la Contabilidad de Costes.

Dicha revisión se realizó con la colaboración de las Autoridades Portuarias de Alicante, Barcelona, Cartagena, Gijón, Huelva, Las Palmas, Málaga, Marín y Ría de Pontevedra, Pasajes, Sevilla, Tarragona y Valencia, así como con el apoyo de consultores externos. Para ello, se partió del modelo de costes existente con anterioridad al año 2003, redefiniéndose los productos de la Autoridad Portuaria, eliminándose los centros de coste que habían quedado en desuso e introduciendo nuevos apartados y explicaciones para la imputación de costes.

Por ello, fruto de esa revisión es el Modelo de Contabilidad de Costes del Sistema Portuario que se presenta a continuación, y que tiene por objeto fundamental, proporcionar información homogénea para todo el Sistema, relativa a los costes o recursos consumidos por las Autoridades Portuarias en la puesta a disposición de las infraestructuras necesarias para su utilización privativa o aprovechamiento especial por los usuarios de los puertos, así como para valorar los recursos consumidos en la prestación de servicios, tanto comerciales como no comerciales. Ambas actividades constituyen la llamada *Cartera de Productos* que da lugar a la liquidación y facturación de las correspondientes tasas (precios públicos) y tarifas (precios privados). Determinar el coste de dichos productos en los que se materializa la actividad de las Autoridades Portuarias constituye el denominado **Modelo de Mínimos**.

Dado que este Modelo de Mínimos ha sido ampliamente debatido y consensuado se considera que el mismo será el marco de referencia común para la obtención de costes en el Sistema Portuario. Por ello, es necesario que sea respetado por todas las Autoridades Portuarias, especialmente en lo referente al cálculo del coste de la Cartera de Productos y en la aplicación del sistema de costes para el cálculo del Impuesto de Sociedades.

De otro lado, el Modelo de Costes también se ha diseñado con el fin de que las Autoridades Portuarias puedan disponer, además, de un instrumento que proporcione información relativa al coste de las *Áreas o Líneas de Negocio* consideradas comunes a todas las Autoridades Portuarias o de aquellas otras que las mismas puedan desarrollar. Es lo que se denomina **Modelo de máximos**.

En relación a este punto, el modelo no muestra un desarrollo tan pormenorizado y detallado de la obtención del coste y margen de las líneas de negocio como del de la cartera de productos. Sin embargo, se ha mantenido en esta versión el mismo desarrollo de las versiones anteriores en espera de realizar una futura revisión.

Por último, puesto que la contabilidad de costes no es un instrumento cerrado sino que debe adaptarse a las características de las organizaciones, esto es, de las Autoridades Portuarias, Puertos del Estado, con el fin de garantizar la homogeneidad del sistema, seguirá trabajando en colaboración con las Autoridades Portuarias para alcanzar el modelo de contabilidad de costes más óptimo para el Sistema Portuario.

Esto significa que el Modelo definido en este documento seguirá evolucionando necesariamente en el tiempo como consecuencia, tanto del uso del mismo por parte de las Autoridades Portuarias, a través de la retroalimentación de información generada por el propio sistema, como por la necesidad de seguir definiendo los criterios de imputación que pudieran haber quedado pendientes o no hubieran sido definidos correctamente, por nuevas adaptaciones derivadas de futuros cambios legislativos, etc.

Así, esta nueva versión 11.02 que se presenta es consecuencia de la necesidad de adaptar el Modelo de Costes del Sistema Portuario a la Ley 33/2010 de modificación de la Ley 48/2002 de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

## 1. Metodología del Diseño del Modelo de Contabilidad de Costes: Razones, Objetivos y Esquema de Funcionamiento

La metodología en la que se basa el diseño del Modelo de Costes del Sistema Portuario puede resumirse en los siguientes puntos:

- a) Razones para la implantación del modelo (para qué se quiere el sistema de costes).
- b) Objetivos generales del Modelo de Costes.
- c) Esquema general de funcionamiento:
  - c.1) Definición de los objetivos de coste.
  - c.2) Identificación de los costes y de los gastos.
  - c.3) Identificación y definición de los centros de coste.
  - c.4) Proceso de imputación de costes a los objetivos de coste (Cartera de Productos).
  - c.5) Obtención del margen de la Cartera de Productos y del resultado económico o resultado interno de explotación.

### a) Razones para la Implantación del Modelo de Contabilidad de Costes

Entre los motivos más relevantes para la implantación de esta herramienta se consideran los siguientes:

- ♦ **La insuficiencia de la Contabilidad Financiera** como sistema de información de gestión para la correcta toma de decisiones de negocio.
- ♦ **Disponer de un método común de asignación objetiva de los recursos** o factores que consumen las Autoridades Portuarias en la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario, así como en la prestación de sus servicios, tanto comerciales como no comerciales.
- ♦ **La necesidad de disponer de un modelo de costes común** a todo el Sistema y más preciso para una correcta liquidación del Impuesto de Sociedades.
- ♦ **La necesidad de incrementar la información de costes** y de gestión como base del desarrollo y posterior planificación estratégica de las Autoridades Portuarias.

- ♦ **La necesidad de crear una estructura de costes** que ayude al desarrollo de los Modelos de Presupuesto y Control Presupuestario, así como de los Sistemas de Información Estratégica dentro de las Autoridades Portuarias.
- ♦ **La necesidad de disponer de un modelo de costes** que ayude en la gestión integral del puerto, tanto en su vertiente interna (configuración de tasas y tarifas), como en su vertiente comercial y de mercado (líneas de negocio).
- ♦ **La necesidad de crear un marco común analítico** para todas las Autoridades Portuarias, como elemento imprescindible de análisis comparativo, que permita en un futuro realizar *benchmarking* como herramienta de mejora interna.
- ♦ **Contar con indicadores relevantes** que alimenten el Cuadro de Mando Integral (CMI) de cada puerto en sus distintas perspectivas: económica, clientes, procesos y recursos.

## b) Objetivos Generales del Modelo de Contabilidad de Costes

Los principales objetivos de este modelo pueden resumirse en los siguientes puntos:

- **Conocer los costes**, así como la rentabilidad específica de la Cartera de Productos de las Autoridades Portuarias que origina la liquidación de tasas y la facturación de tarifas (Modelo de mínimos), así como de las Líneas de Negocio (Modelo de máximos).
- **Dotar a cada Autoridad Portuaria de una herramienta de gestión** que suministre información global o fragmentada de cualquier objetivo de coste que se quiera establecer, tales como tasas, tarifas, muelles, instalaciones, tráfico, clientes, etc., necesaria para una toma de decisiones encaminada a mejorar la gestión, la eficacia y la eficiencia de los recursos a corto, medio y largo plazo.

## c) Esquema General de Funcionamiento

### c.1) Definición de los objetivos de coste

El primer paso para definir y diseñar un Modelo de Costes es determinar cuáles son los **Objetivos de Coste**. Es decir, la pregunta a formular es *¿De qué queremos conocer el coste?*

En líneas generales, se han fijado dos objetivos de coste:

- **Cartera de Productos:** Se desea conocer el coste relativo a la actividad desarrollada por las Autoridades Portuarias que da lugar a la liquidación de tasas y a la facturación de tarifas (Modelo de Mínimos).

- **Líneas de Negocio:** Se desea conocer, en general, el coste de cualquier elemento que considere oportuno la Autoridad Portuaria (instalaciones, infraestructuras, clientes...) y, en particular, el coste de las líneas de negocio comunes definidas en este manual (coste de los tráficos movidos por la Autoridad Portuaria) (Modelo de Máximos).

Para determinar el coste de la cartera de productos se ha diseñado un sistema tradicional de centros de coste, los cuales se configuran como el instrumento que permite la imputación de los costes directos e indirectos a sus productos correspondientes. Estos centros de coste se refieren, fundamentalmente, a infraestructuras portuarias y constituyen **objetivos de coste intermedios**.

### **c.2) Identificación de los costes y de los gastos**

La información suministrada por la contabilidad financiera (de carácter externo) tiene una finalidad y destinatarios distintos de la que proporciona la contabilidad de costes, que tiene un carácter básicamente interno.

En líneas generales, puede afirmarse que mientras la contabilidad financiera informa del excedente generado por la empresa tras remunerar a todo tipo de personas físicas y jurídicas con las que ha incurrido en alguna obligación, la contabilidad de costes informa del excedente generado por cada uno de los productos o servicios de la empresa, una vez que se les han imputado los recursos que consumen para su obtención.

De ello se deduce que gasto y coste no siempre tienen que coincidir.

Por ello, se parte de los gastos por naturaleza que proporciona la contabilidad financiera y se incorporan a la contabilidad analítica solo aquellos gastos que constituyen un coste, es decir, un consumo de recursos necesario para que la Autoridad Portuaria pueda desarrollar su actividad.

El epígrafe 3.1 hace referencia a este punto del funcionamiento del Modelo. En él se especifica, para cada una de las cuentas del grupo 6, cuales tienen la consideración de coste y cuales no.

### **c.3) Identificación y definición de los centros de coste**

Como se ha señalado anteriormente, para determinar el coste de los objetivos de coste definidos (Cartera de Productos y Líneas de Negocio) se ha diseñado un sistema de centros que permite transferir los recursos consumidos a los citados objetivos de coste a través de las correspondientes unidades de obra.

En el epígrafe 3.2 se enumeran los centros de coste y se especifica para cada uno de ellos su código, denominación, área y familia a la que pertenecen, tipo de centro y su imputación, unidad de obra a través de la cual se realiza la imputación del coste,

definición del centro así como los recursos que consumen, tanto directos como procedentes de centros auxiliares.

#### **c.4) Proceso de imputación de costes a los objetivos de coste (Cartera de Productos)**

La imputación de los costes o recursos que consumen las Autoridades Portuarias en la realización de sus actividades pasa por las siguientes etapas:

- **Primera etapa: Reparto Primario:** Los recursos obtenidos de Contabilidad Financiera se distribuyen a los centros de coste definidos en el modelo, en función del importe consumido en cada uno de ellos. Este primer reparto se denomina Reparto Primario y a él se hace referencia en el apartado “3.3 El Proceso de Imputación de Costes a la Cartera de Productos. Las Matrices de Coste” del capítulo III de este manual.
- **Segunda etapa: Reparto Secundario:** El coste asignado a los centros auxiliares se imputa al resto de centros de coste en función de la prestación realizada, en lo que se denomina Reparto Secundario. Esto es así porque estos centros auxiliares sirven de apoyo al resto de centros de coste, es decir, permiten el funcionamiento del resto de centros y sus consumos, por tanto, repercutirán de forma indirecta en la Cartera de Productos.

Al igual que en el caso anterior a este reparto se hace referencia en el apartado 3.3 del capítulo III de este manual.

- **Tercera etapa: Coste de la Cartera de Productos:** Una vez realizado el reparto secundario, el siguiente paso consiste en la afectación de los costes de los centros principales directos a la Cartera de Productos, de forma directa y unívoca, y en la asignación de los costes de los centros principales no directos a dicha cartera, en función de los consumos que los Productos absorban de estos centros, a través de las unidades de obra o actividad correspondientes.

La imputación de costes de centros principales directos y no directos a la cartera de productos se recoge también en el apartado 3.3 “El proceso de imputación de costes a la Cartera de Productos”.

#### **c.5) Obtención del margen de la Cartera de Productos y del resultado económico o resultado interno de explotación**

- **Margen de la Cartera de Productos:** Una vez obtenido el coste de la Cartera de Productos por agregación de costes de los centros principales directos y no directos, se obtendrá el margen de cada uno de los componentes de dicha cartera enfrentando los ingresos liquidados o facturados por cada producto (tasas y tarifas) con su coste correspondiente.

El margen de la cartera de productos se detalla en el apartado 3.5. "Márgenes de la cartera de productos".

Cabe señalar que es necesario calcular el margen de los **servicios comerciales** prestados por las Autoridades Portuarias que aparecen definidos en el apartado b) del epígrafe 2.1 de este manual, y por los que se facturan las correspondientes tarifas, para determinar la cuantía del Impuesto de Sociedades; ya que, de acuerdo con la legislación tributaria vigente, a las Autoridades Portuarias se les aplica el régimen de entidades parcialmente exentas en el Impuesto sobre Sociedades respecto de los ingresos procedentes de explotaciones económicas en la prestación de servicios comerciales, que están sujetos a dicho impuesto, a diferencia de los ingresos de naturaleza tributaria (tasas) que estarán exentos.

Además, el sistema de costes permite conocer el grado de utilización de las distintas infraestructuras de las Autoridades Portuarias y la implicación de éstas en la prestación de servicios, así como cuáles son las que generan más margen por las tasas y tarifas facturadas.

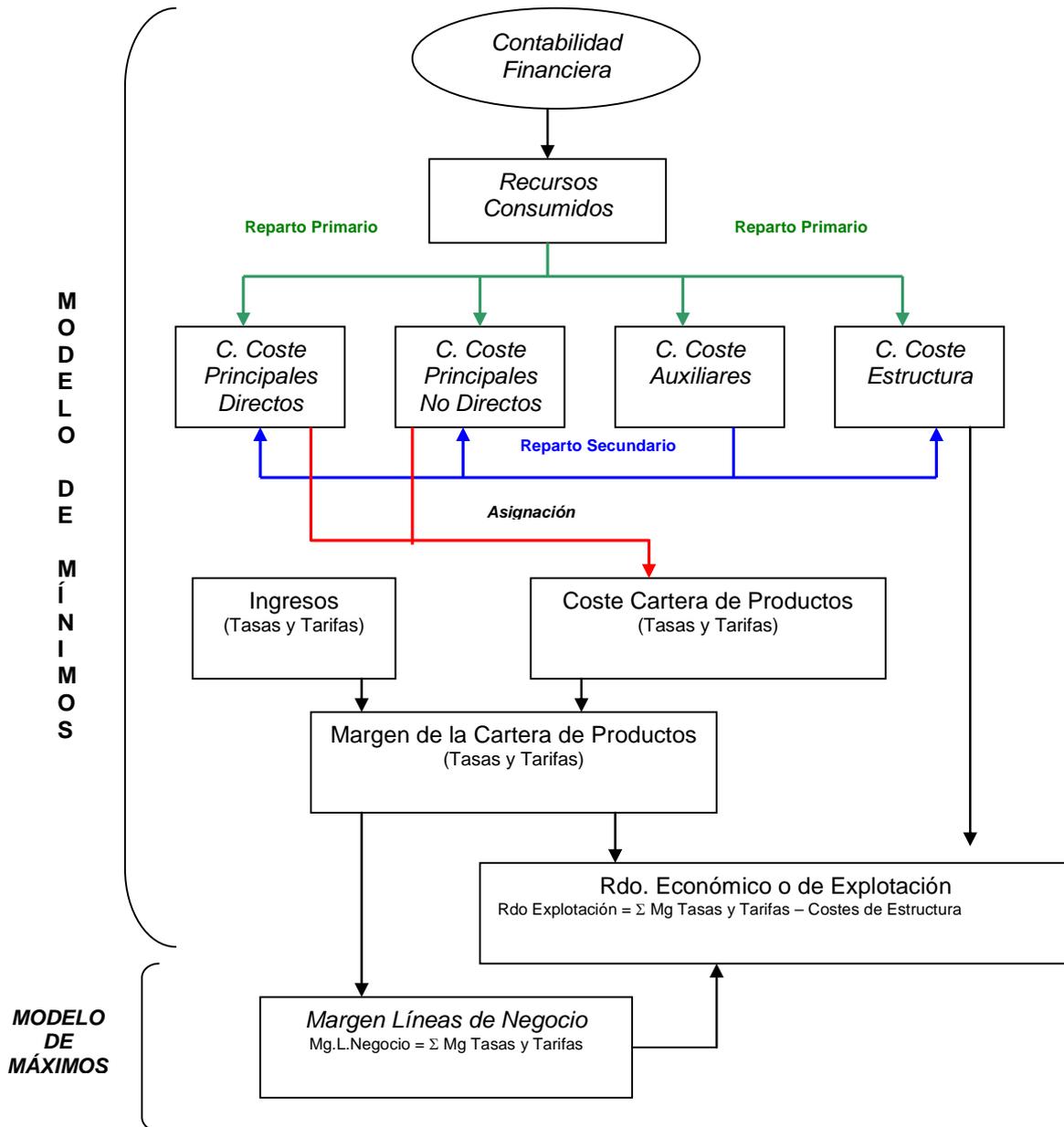
- **Resultado Económico o Resultado Interno de Explotación:** El objetivo final del modelo de costes desarrollado es la obtención del resultado derivado de la actividad operativa de la Autoridad Portuaria. Dicho resultado no tiene por qué coincidir con el de la contabilidad financiera ya que se ha obtenido a través de criterios internos de imputación de costes y, por tanto, se obtiene desde la contabilidad analítica del siguiente modo:

$$\text{Resultado Económico} = \sum_N MT_N - CE$$

Donde:

- $MT_N$  = Es la aportación al Margen de las N tasas y tarifas
- $CE$  = Son los Costes de Estructura totales.

Por tanto, el esquema general de funcionamiento del modelo de costes se resume en el siguiente gráfico:



Por último, el margen asociado a las Líneas de Negocio comunes a todas las Autoridades Portuarias y definidas en este manual, se obtiene mediante la agregación de los márgenes de los productos (tasas y tarifas) vinculados a cada Línea de Negocio. No obstante, como se ha expuesto anteriormente, esta fase del proceso de imputación de costes está pendiente de un desarrollo más pormenorizado.

En los siguientes epígrafes se describe el modelo de costes expuesto, según las líneas maestras del esquema anterior.

## 2. Objetivos de Coste: La Cartera de Productos

Un objetivo de coste puede definirse en líneas generales como cualquier elemento o actividad de los que una Autoridad Portuaria desea conocer su coste.

Tal como se ha señalado en el Capítulo 1 de este Manual, se han definido dos objetivos de coste finales, uno de los cuales es la **Cartera de Productos**, el otro, las Líneas de Negocio.

En este capítulo se define y analiza la composición de la Cartera de Productos.

### 2.1. La Cartera de Productos. Definición y Composición

La Cartera de Productos es un objetivo de coste final y puede definirse como el conjunto de productos que integran la actividad de la Autoridad Portuaria y que se materializan en la puesta a disposición de los usuarios del puerto del dominio público portuario para su utilización privativa o aprovechamiento especial y en la prestación de servicios, tanto comerciales como no comerciales, por los que se liquidan las correspondientes tasas y se facturan las tarifas.

El régimen económico de las Autoridades Portuarias se regula, fundamentalmente, en el Título I de la Ley 33/2010 de 5 de agosto de modificación de la Ley 48/2003 de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General, en donde se recoge como uno de los principales objetivos el de la autofinanciación del Sistema Portuario en su conjunto y de cada una de las Autoridades Portuarias. Según este principio, los ingresos de las actividades ordinarias del sistema portuario estatal y de cada una de las Autoridades Portuarias deben cubrir, al menos, los gastos de explotación, los gastos financieros y otros necesarios para el cumplimiento de sus fines, las cargas fiscales, la depreciación de sus bienes e instalaciones y obtener un resultado razonable que permita hacer frente a las necesidades de nuevas inversiones y a la devolución de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.

Basándose en lo establecido en esa Ley, la Cartera de Productos de la Autoridad Portuaria se ha definido tal como se muestra en la tabla 1:

**Tabla 1**  
**Cartera de Productos de la Autoridad Portuaria**

- a) Productos asociados a la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y a la prestación de servicios NO comerciales por los que se liquidan, mayoritariamente, tasas (ingresos públicos).

Código	Denominación del Producto	Tasa liquidada	Artículo
B0	Señalización Marítima	T. de ayudas a la navegación	20
B1	Buques	T. del buque	13
B21	Pasaje de cruceros	T. del pasaje	14
B22	Pasaje general	T. del pasaje	14
B31	Graneles líquidos	T. de la mercancía	15
B321	Graneles sólidos Sin instalación especial	T. de la mercancía	15
B322	Graneles sólidos Con instalación especial	T. de la mercancía	15
B33	Rodante (Ro-Ro)	T. de la mercancía	15
B34	Contenedores	T. de la mercancía	15
B35	Mercancía general convencional	T. de la mercancía	15
B36	Avituallamiento	T. de la mercancía	15
B4	Pesca fresca	T. de la pesca fresca	16
B5	Embarc. deportivas recreo	T. de embarcaciones deportivas y de recreo	17
B6	Utilización especial de la zona de tránsito	T por utilización especial de la zona de tránsito	18
C01	Concesiones/Autorizaciones Zona Portuaria	T. ocupación	10
		T. actividad	11
		Ingresos adicionales <sup>1</sup>	
C02	Concesiones/Autorizaciones Puerto-Ciudad	T. ocupación	10
		T. actividad	11
		Ingresos adicionales <sup>1</sup>	

b) Productos asociados a la prestación de servicios comerciales y servicios portuarios

Los servicios comerciales (almacenamiento, suministros, etc) que prestan las Autoridades Portuarias originan la facturación de las correspondientes tarifas (precios privados) que no pueden ser inferiores al coste del servicio prestado (productos T6, T7, T8i, SCD y SCN).

<sup>1</sup> Los ingresos adicionales tienen la consideración de otros ingresos de carácter público. Los importes adicionales a las tasas por ocupación y aprovechamiento se imputan a los productos C01 y C02, no así los ingresos por tráficos mínimos.

De otro lado, las Autoridades Portuarias pueden excepcionalmente asumir la prestación directa o indirecta de un servicio portuario cuando por ausencia o insuficiencia de iniciativa privada sea necesario garantizar una adecuada cobertura de las necesidades del servicio, para lo que exigirá la correspondiente tarifa. Aunque no será un caso habitual la prestación de servicios portuarios por las Autoridades Portuarias, se recoge esta posibilidad en la definición de los productos de la Cartera (SPB).

Del mismo modo, en relación a los servicios portuarios se crea un nuevo producto "TR Servicio de recepción de desechos de buques" para controlar los ingresos y costes que el mismo supone a las Autoridades Portuarias, ya que de acuerdo con el artículo 80 de la Ley 33/2010 este servicio se articula de forma que la Autoridad Portuaria cobrará una tarifa fija (prestación patrimonial de carácter público) a los buques que atraquen, hagan uso o no del servicio y, de otro lado, la Autoridad Portuaria abonará a la empresa prestadora del servicio por los volúmenes de desechos efectivamente descargados las tarifas establecidas en las Prescripciones Particulares del Servicio.

Código	Denominación del Producto	Tarifa facturada	Artículo
T6	Grúas	Tarifa por servicio de grúas(*)	21
T7	Almacenamiento	Tarifa por servicio de almacenamiento(*)	21
T81	Suministros - electricidad	Tarifa por servicio suministro eléctrico(*)	21
T82	Suministros - agua	Tarifa por servicio suministro de agua(*)	21
T83	Otros suministros	Tarifa por servicio del suministro prestado(*)	21
SCD	Servicios comerciales diversos portuarios <sup>(1)</sup>	Tarifas por servicios comerciales diversos(*)	21
SCN	Servicios comerciales No portuarios <sup>(2)</sup>	Tarifas por servicios comerciales diversos(*)	21
TR	Servicio de recepción de desechos de buques	Tarifa por el servicio de recepción de desechos de buques	80
SPB	Otros Servicios portuarios	Tarifas por servicios portuarios	59

(\*) Estas tarifas no podrán ser inferiores al coste del servicio.

<sup>(1)</sup>SCD Servicios comerciales diversos portuarios: Son los servicios comerciales derivados de la prestación de actividades de carácter portuario. Entre los servicios integrados en este producto destacan:

- ◆ Básculas
- ◆ Pasarelas móviles

- ◆ Limpieza especial de muelles
- ◆ Control de calidad de obras
- ◆ Alquiler de equipos e instalaciones vinculadas a la actividad portuaria (ej. tolvas)
- ◆ Aparcamientos públicos ligados a la actividad portuaria (ej. aparcamiento público de la estación marítima)
- ◆ Otros servicios comerciales

<sup>(2)</sup>SCN Servicios comerciales No portuarios: Son servicios comerciales derivados de la prestación de actividades no ligadas a la actividad portuaria. Entre los servicios integrados en este producto destacan:

- ◆ Alquiler de activos no afectos a la actividad portuaria (alquiler de edificios singulares para exposiciones, alquiler de salas de reuniones, etc)
- ◆ Aparcamientos públicos no ligados a la actividad portuaria (ej. explotación de un parking público abierto a la ciudad).

Los ingresos de este producto se recogen, entre otras, en la cuenta contable 759 *Ingresos por servicios diversos*. En este sentido, se deja a criterio de la Autoridad Portuaria la decisión de incluir la totalidad o parte de estos ingresos, al considerar que no son de cuantía significativa.

No obstante, desde un punto de vista teórico se recomienda incluir en este producto EXCLUSIVAMENTE los ingresos derivados de actividades de explotación para cuyo desarrollo es necesario incurrir en costes (ejemplos: alquileres, explotación de aparcamientos públicos, venta de publicaciones, organización de seminarios, etc). Por tanto, desde un punto de vista teórico no se incluirían los ingresos de recargos de apremio, multas coercitivas, penalizaciones por tráfico mínimos, multas y sanciones accesorias, etc, que quedarían fuera de la contabilidad analítica.

En los informes a remitir a Puertos del Estado se especificará qué ingresos se consideran en este producto, con el fin de que la consolidación de datos sea homogénea.

### 3. Determinación del Coste de la Cartera de Productos

Una vez definida la composición de la Cartera de Productos se pasa a detallar el proceso de obtención de su coste, siguiendo la metodología explicada en el capítulo 1 de este Manual, que se compone de los siguientes pasos:

- Identificación de los costes y de los gastos
- Identificación y definición de los centros de coste
- Proceso de imputación de costes a la Cartera de Productos
- Obtención del margen de la Cartera de Productos y del resultado económico o resultado interno de la explotación.

#### 3.1. Identificación de los Costes y de los Gastos

El coste puede definirse como la medida o valoración monetaria del consumo realizado en la utilización racional de los factores para obtener un producto, trabajo o servicio. Es el sacrificio necesario de recursos para poder elaborar un producto o servicio.

Por el contrario, los gastos son aquellos recursos en los que ha incurrido la empresa para conseguir los ingresos de un determinado periodo contable o que han sido necesarios para que la empresa pueda existir durante ese periodo.

De acuerdo con lo anterior, los gastos de contabilidad financiera que no suponen un consumo de factores necesario para la elaboración de los productos de la Autoridad Portuaria no tienen la consideración de coste, y por tanto, no se tendrán en cuenta en contabilidad analítica.

A continuación se enumeran, de las partidas que componen la cuenta de pérdidas y ganancias, las que tienen la consideración de coste y las que no:

- **Gastos de personal**

- a) **Sueldos, salarios y asimilados**

Engloba las cuentas (640) *Sueldos y salarios* y (645) *Dietas por asistencia a Consejos de Administración (personal)*. Ambos gastos se consideran costes y se distribuyen a los diferentes centros de coste en función del consumo realizado en cada centro.

- b) **Indemnizaciones**

Recoge la cuenta (641) *Indemnizaciones*. Se consideran costes de estructura que se imputarán al centro 41102 *Dirección y administración general*.

### c) Cargas sociales

Este epígrafe comprende las cuentas (642) *Seguridad Social a cargo de la empresa*, (643) *Retribuciones a largo plazo mediante sistemas de aportación definida* y (649) *Otros gastos sociales*. Estos gastos tienen la consideración de costes y se imputan a los centros de coste en función del consumo realizado.

### d) Provisiones

Recoge la cuenta (7950) *Exceso de provisión por retribuciones al personal*. Si el gasto se ha provisionado en el mismo ejercicio en que se reconoce el exceso de provisión, este ingreso se recogerá en analítica porque compensa un gasto registrado en el mismo ejercicio. Si el gasto se provisionó en un ejercicio anterior, este ingreso no se incluye en contabilidad analítica porque corresponde a un exceso de gasto provisionado en un ejercicio anterior.

- **Otros gastos de explotación**

- a) Servicios exteriores

1. Reparaciones y conservación

En general estos gastos tienen la consideración de costes y se imputan a los centros donde se asignen los costes del inmovilizado objeto de reparación o conservación. No obstante, se excluyen de la consideración de coste y, por tanto, de la contabilidad analítica las pérdidas por deterioro de valor.

En este epígrafe se engloban las cuentas (602) *Compras de materiales para reparaciones y conservación*, (612) *Variación de existencias de materiales para reparaciones y conservación* y (622) *Reparaciones y conservación*, que tienen la consideración de costes.

Asimismo, se incluyen las cuentas (6933) *Pérdidas por deterioro de materiales para reparaciones y conservación* y (7933) *Reversión del deterioro de materiales para reparaciones y conservación* que no tienen la consideración de coste y, por tanto, no se imputan a contabilidad analítica.

2. Servicios de profesionales independientes

En principio, tendrán la consideración de costes de estructura y se imputarán al centro 41102 *Dirección y administración general*, salvo aquellos costes que puntual y excepcionalmente se puedan vincular a un tráfico o ingreso concreto del puerto.

3. Suministros y consumos

En general estos gastos tienen la consideración de costes y se imputan a los centros donde se consumen. No obstante, se excluyen de la consideración de coste y, por tanto, de la contabilidad analítica las pérdidas por deterioro de valor

En este epígrafe se engloban las cuentas (601) *Compras de suministros*, (611) *Variación de existencias de suministros para almacén* y (628) *Suministros* que tienen la consideración de costes.

Asimismo, se incluyen las cuentas (6931) *Pérdidas por deterioro de suministros para almacén* y (7931) *Reversión del deterioro de suministros para almacén* que no tienen la consideración de coste y, por tanto, no se imputan a contabilidad analítica.

#### 4. Otros servicios exteriores

La mayor parte de los gastos englobados en esta partida tienen la consideración de coste. La imputación de estos costes dependerá de la naturaleza de los mismos, de forma que cada Autoridad Portuaria debe repartirlos, en la medida en que sea posible, a los centros donde se consumen. Entre los recursos que se recogen en esta partida, destacan los siguientes:

- Publicidad, propaganda y relaciones públicas: Se considera un coste de estructura que se imputará al centro *41102 Dirección y administración general*. No obstante, si pudieran identificarse acciones concretas, los costes se imputarían al centro de coste correspondiente (ejemplo, costes relacionados con la feria Seatrade de pasajeros).
- Gastos de limpieza: Estos costes se imputarán al centro auxiliar *22102 Limpieza y recogida de basuras*, salvo que este coste se pueda asignar directamente al centro de coste donde se está consumiendo.
- Dietas y gastos de viaje: Se consideran mayor coste de personal y, por tanto, se asignarán a los centros a los que se hayan imputado los costes de personal donde se consumen estos recursos. No obstante, la mayoría de estos costes se imputarán a los centros *41102 Dirección y administración general* y *41104 Departamentos Autoridad Portuaria*.
- Material de oficina y material informático no inventariable: Aunque estos costes podrían imputarse a los departamentos que los consumen y, por tanto, a los diferentes subcentros de coste *41104 Departamentos de la Autoridad Portuaria*, se considera que la cuantía de los mismos no es significativa y que, por tanto, su imputación a cada departamento podría ser complicada y costosa en términos de utilidad. Por ello, se deja a criterio de la Autoridad Portuaria la decisión de desglosar estos costes por departamentos e imputarlos a los subcentros *41104 Departamentos de la Autoridad Portuaria* o considerar estos costes de estructura e imputarlos íntegramente al centro *41102 Dirección y administración general*.

- Primas de seguros: La imputación de este recurso a cada centro de coste dependerá del tipo de elemento al que se está prestando la cobertura. Ejemplos:
  - Seguros de coches: El coste se imputará al mismo centro al que se impute la amortización del vehículo correspondiente. Así, el coste del seguro del coche del presidente se imputará al centro *41104 Departamentos de la Autoridad Portuaria* o en su defecto al centro *41102 Dirección y administración general*, mientras que el de los guardamuelles se imputará al centro *17101 Servicios de control y vigilancia (guardamuelles)*.
  - Seguro de los elementos de señalización marítima: El coste se imputará a su centro de coste correspondiente: *11101 Faros y balizas costeros* o *11102 Señalización y balizamiento interior*.
  - Seguro del edificio de oficinas: Este coste se imputará al centro *41105 Edificio oficinas* (en tanto este centro no esté operativo – ver criterios específicos de asignación de costes – se utilizará el centro *41102 Dirección y administración general*).
  - Seguro de responsabilidad civil: Este será un coste de estructura que se imputa al centro *41102 Dirección y administración general*.
- Gastos de prevención y extinción de incendios: Estos costes se imputarán al centro *24101 Prevención y control de emergencias*.
- Comunicaciones: En principio, este coste podría imputarse a los diferentes subcentros *41104 Departamentos Autoridad Portuaria* definidos. No obstante, en tanto estos subcentros no estén desarrollados o en caso de que el reparto de este centro no sea factible en términos de coste–beneficio, el mismo se imputará al centro de estructura *41102 Dirección y administración general*.

En relación a las cuentas contables que se recogen en este epígrafe, las mismas se incluyen en contabilidad analítica. Sin embargo, hay que señalar en cuanto a la cuenta (620) *Gastos en investigación y desarrollo del ejercicio* que si estos gastos se activan a fin de ejercicio, habrá que imputar al centro de coste correspondiente el ingreso contabilizado como contrapartida del gasto activado, con el fin de no duplicar costes.

#### b) Tributos

Este epígrafe engloba la cuenta (631) *Otros tributos* cuyo gasto tiene la consideración de coste. Dentro de esta partida el gasto más importante es el Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI). La imputación de este coste se hará a los centros que aglutinen los costes de los inmuebles gravados. En principio, la mayor parte de este coste será de estructura. El IBI correspondiente al edificio de oficinas se imputará al centro *41105 Edificio oficinas*.

El Impuesto sobre los vehículos de tracción mecánica se imputará al mismo centro al que se impute la amortización y resto de costes del vehículo gravado por dicho impuesto.

De otro lado, las cuentas (634) *Ajustes negativos en la imposición indirecta*, (636) *Devolución de impuestos*, (639) *Ajustes positivos en la imposición indirecta* no tienen la consideración de costes y, por tanto, no se incluyen en analítica.

c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales

Ninguna de las cuentas que se incluyen en este epígrafe – (650) *Pérdidas de créditos comerciales incobrables*, (694) *Pérdidas por deterioro de créditos por operaciones comerciales* y (794) *Reversión del deterioro de créditos por operaciones comerciales* – tienen la consideración de coste.

d) Otros gastos de gestión corriente

Se incluyen en este epígrafe partidas que tienen la consideración de costes y otras que no lo tienen.

Los gastos incluidos en las cuentas contables (652) *Subvenciones, donaciones y legados otorgados*, (654) *Gastos de gestión de cobro de deudas en vía de apremio*, (655) *Adquisiciones de inmovilizado no inventariable*, (656) *Dietas por asistencia a Consejos de Administración (no personal)* tienen la consideración de coste.

Los gastos incluidos en la cuenta (659) *Otras pérdidas en gestión corriente* no tiene la consideración de coste.

e) Aportación a Puertos del Estado art. 11.1.b) Ley 48/2003

Estos gastos que se contabilizan en la cuenta (651) *Aportación a Puertos del Estado art. 11.1.b) Ley 48/2003* tienen la consideración de coste principal no directo.

f) Fondo de Compensación Interportuario Aportado

La composición de esta partida que, se recoge en la cuenta (657) *Fondo de compensación aportado*, tiene el siguiente tratamiento:

- Las cantidades aportadas en base al 80% de los ingresos devengados por la tasa por servicio de señalización marítima no tienen la consideración de coste, ya que el coste de este servicio realizado por cada Autoridad Portuaria es el que se deriva de sus instalaciones asignadas, con independencia de cómo se financie este servicio por el Sistema Portuario.
- Las cantidades aportadas en base a un determinado porcentaje de los recursos generados por las operaciones tienen la consideración de coste de estructura, ya que están destinadas a financiar infraestructuras, actuaciones medioambientales,

mejoras en accesibilidad viaria y ferroviaria, etc, en el Sistema Portuario. Este coste se imputará al centro 41102 *Dirección y administración general*.

No obstante lo anterior, el tratamiento analítico de esta partida podrá sufrir modificaciones una vez se realice la revisión de la Ley 48/2003 como consecuencia de la derogación de la magnitud económica “recursos generados por las operaciones” por el Plan General Contable 2007.

- **Amortizaciones del inmovilizado**

Incluye las cuentas (680) *Amortización del inmovilizado intangible*, (681) *amortización del inmovilizado material* y (682) *Amortización de las inversiones inmobiliarias*. Todos los gastos incluidos en estas cuentas tienen la consideración de coste.

- **Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado**

Ninguna de las cuentas de gasto comprendidas en este epígrafe – (690) *Pérdidas por deterioro del inmovilizado intangible*, (691) *Pérdidas por deterioro del inmovilizado material*, (692) *Pérdidas por deterioro de las inversiones inmobiliarias*, (670) *Pérdidas procedentes del inmovilizado intangible*, (671) *Pérdidas procedentes del inmovilizado material*, (672) *Pérdidas procedentes de las inversiones inmobiliarias* – tienen la consideración de coste y, por tanto, se excluyen de contabilidad analítica.

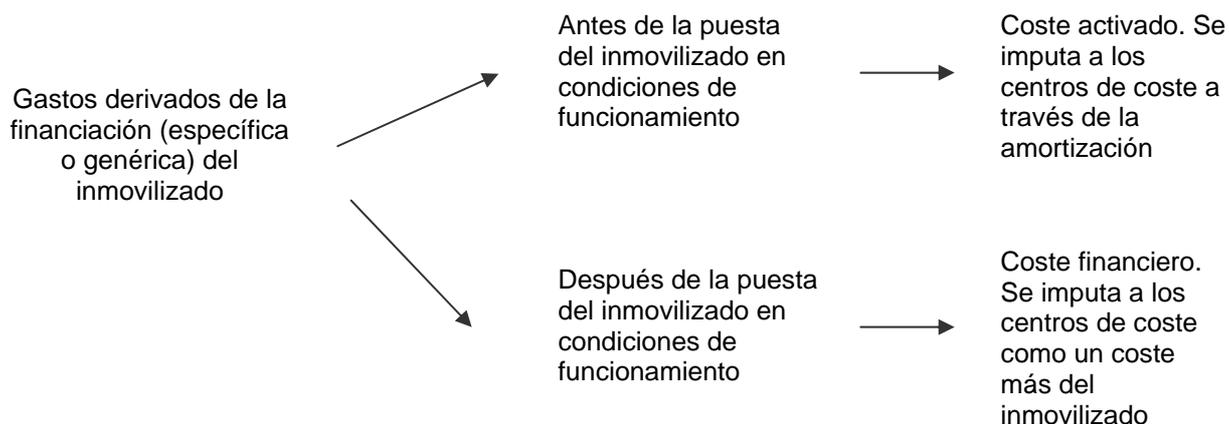
- **Gastos financieros**

- a) Por deudas con terceros

El PGC07 establece la capitalización obligatoria de los gastos financieros girados por el proveedor o correspondientes a préstamos u otro tipo de financiación ajena, específica o genérica, destinados a financiar inmovilizados materiales, siempre que los mismos se hubieran devengado antes de su puesta en condiciones de funcionamiento, que debe ser superior a un año.

Desde el punto de vista de la contabilidad analítica se considera que esos mismos gastos financieros constituyen un coste más del inmovilizado (coste financiero), incluso después de que el mismo estuviera en condiciones de funcionamiento y se imputará al centro de coste al que se vincule el inmovilizado financiado.

Por tanto:



Por tanto, estos gastos financieros recogidos en las cuentas (6623) Intereses de deudas con entidades de crédito y (6624) Intereses de deudas, otras empresas tendrán la consideración de costes directos o indirectos de la cartera de productos, siempre que se deriven de la financiación de inmovilizados materiales, en el resto de casos no se imputan a contabilidad analítica.

El resto de gastos financieros – cuentas (661) Intereses de demora por litigios tarifarios y (669) Otros gastos financieros – no tienen la consideración de coste y, por tanto, no se tendrán en cuenta a la hora de valorar los recursos consumidos por la cartera de productos.

b) Por actualización de provisiones

Estos gastos recogidos en la cuenta (660) *Gastos financieros por actualización de provisiones*, no tienen la consideración de coste y, por tanto, no se imputan a la contabilidad analítica.

No obstante lo anterior, con objeto de cumplir el principio de autosuficiencia recogido en el artículo 16 de la Ley 48/2003, los ingresos derivados de tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias y los derivados de tasas por prestación de servicios no comerciales deberán cubrir, además de sus costes directos e indirectos y los de estructura que se les impute, los **gastos financieros**.

- **Variación de valor razonable en instrumentos financieros**

Los gastos recogidos en esta cuenta – (663) *Pérdidas por valoración de instrumentos financieros por su valor razonable* – no se consideran coste, por lo que se excluyen de contabilidad analítica.

- **Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros**

Ninguno de los gastos recogidos en este epígrafe tiene la consideración de coste.

- **Impuesto sobre beneficio**

Ninguna de las partidas recogidas en este epígrafe se incluyen en contabilidad analítica.

Como resumen de todo lo anterior, se detallan a continuación las partidas de gastos e ingresos de la cuenta de pérdidas y ganancias que se incluyen en contabilidad analítica y las que no.

## A) Cuentas contables que se incluyen en contabilidad analítica

### A.1) Cuentas de ingresos

- a. **(702) Tasas portuarias:** imputación a cada producto. Como consecuencia de la aprobación de la Ley 31/2007 desaparece el producto *BSG Servicios Generales*.
- b. **(7031) Tarifas por servicios comerciales:** imputación a los productos *T6 Grúas*, *T7 Almacenamiento*, *T8i Suministros* y *SCD Servicios Comerciales Diversos*.
- c. **(7032) Tarifas por servicios portuarios básicos:** imputación al producto SPB Servicios Portuarios Básicos. Este producto no tiene definidos los recursos que consume porque, actualmente, estos servicios no son prestados por ninguna Autoridad Portuaria.
- d. **(7037) Tarifa por el servicio de recepción de desechos generados por buques:** imputación al producto *TR Servicio de Recepción de Desechos de Buques*.
- e. **(7034 y 7035) Importes adicionales a las tasas por ocupación y aprovechamiento especial del dominio público portuario:** imputación a los productos *C01 Concesiones y Autorizaciones Zona Portuaria* y *C02 Concesiones y Autorizaciones Puerto-Ciudad*. Este ingreso no se imputa al producto SCD Servicios Comerciales Diversos ni al producto SCN Servicios Comerciales no Portuarios.
- f. **(7036) Canon por utilización de líneas ferroviarias y canon por utilización de estaciones y otras instalaciones.** Este ingreso no tiene ningún producto definido porque, actualmente, no se cobra en ninguna Autoridad Portuaria.
- g. **(752) Ingresos por arrendamientos:** Se imputa a los productos *SCD Servicios Comerciales Diversos* o *SCN Servicios Comerciales No Portuarios* en función de que el inmovilizado alquilado esté asociado a la actividad portuaria o no.
- h. **(755) Ingresos por servicios al personal:** Dado el escaso importe de estos ingresos, se deja a criterio de la Autoridad Portuaria su inclusión o no en contabilidad analítica. No obstante, en los informes de costes que se envían a Puertos del Estado se debe especificar si se consideran o no estos ingresos, así como su cuantía y el centro de coste al que se han imputado, con el fin de que la consolidación de datos de todas las Autoridades Portuarias sea homogénea. En la

mayoría de los casos estos ingresos compensan gastos por servicios al personal (ej. el ingreso generado por el comedor de los empleados de la Autoridad Portuaria compensa el gasto social del comedor), por lo que este ingreso debería imputarse, con signo negativo, al centro de coste donde se hayan localizado los gastos sociales que están compensando.

- i. **(759) Ingresos por servicios diversos:** Se deja a criterio de la Autoridad Portuaria la inclusión de la totalidad o parte de estos ingresos, al considerar que no son de cuantía significativa. No obstante, en los informes que se envían a Puertos del Estado deberá especificarse la cuantía del ingreso que se incluye y la que se excluye, así como el tipo de operación a la que corresponde.

Del mismo modo, desde un punto de vista teórico se recomienda incluir solo los ingresos derivados de actividades de explotación para cuyo desarrollo es necesario incurrir en costes concretos (ejemplo: venta de publicaciones, organización de seminarios, etc).

En cualquier caso, estos ingresos se imputan al producto SCN Servicios Comerciales No Portuarios.

#### **A.2) Cuentas de gastos (imputación a los centros de coste que consumen cada recurso)**

- a. (601) Compras de suministros
- b. (602) Compras de materiales para reparaciones y conservación
- c. (611) Variación de existencias de suministros para almacén
- d. (612) Variación de existencias de materiales para reparaciones y conservación
- e. (620) Gastos de i+d (Si estos gastos se activan a fin de ejercicio habrá que imputar al centro de coste correspondiente el ingreso contabilizado como contrapartida del gasto activado, con el fin de no duplicar costes)
- f. (621) Arrendamientos y cánones
- g. (622) Reparaciones y conservación, incluyendo la nueva subcuenta 62233 Recogida de desechos generados por buques
- h. (623) Servicios de profesionales independientes
- i. (624) Transportes
- j. (625) Primas de seguros

En caso de que exista almacén, las existencias se imputan a contabilidad analítica conforme se incorporan al proceso productivo

- k. (626) Servicios bancarios y similares
- l. (627) Publicidad, propaganda y relaciones públicas
- m. (628) Suministros
- n. (629) Otros servicios
- o. (631) Otros tributos (IBI, Impuesto sobre vehículos...)
- p. (640) Sueldos y salarios
- q. (641) Indemnizaciones (este coste es de estructura)
- r. (642) Seguridad social a cargo de la empresa
- s. (643) Retribuciones a largo plazo mediante sistemas de aportación definida
- t. (645) Dietas por asistencia al Consejos de Administración (personal)
- u. (649) Otros gastos sociales
- v. (651) Aportación a Puertos del Estado art. 11.1b) Ley 48/2003
- w. (652) Subvenciones donaciones y legados otorgados
- x. (654) Otros gastos de gestión de cobro de deudas en vía de apremio (coste de estructura)
- y. (655) Adquisiciones de inmovilizado no inventariable
- z. (656) Dietas por asistencia a Consejos de Administración (no personal)
- aa. (657) Fondo de Compensación Interportuario Aportado (mientras se espera a la revisión de la Ley 48/2003 como consecuencia de la derogación de la magnitud económica de los “recursos generados por las operaciones”, las cantidades aportadas en base a un determinado porcentaje de los recursos generados tienen la consideración de coste de estructura)
- bb. (662) Intereses de deudas (se incluyen obligatoriamente los intereses de deudas derivados de la financiación específica o genérica que fueron activados antes de la entrada en funcionamiento del inmovilizado financiado. La imputación se hace al centro de coste donde se localice el inmovilizado. El resto de gastos financieros no se imputan a contabilidad analítica)
- cc. 680 Amortización del inmovilizado intangible
- dd. 681 Amortización del inmovilizado material

ee. 682 Amortización de las inversiones inmobiliarias

## **B) Cuentas contables que se excluyen de contabilidad analítica**

### **B.1) Cuentas de ingresos**

a. **(73) Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado:** En cuanto a la consideración de estos ingresos podrían adoptarse dos criterios que producen el mismo efecto en la cuenta de resultados analítica:

- i. Si las cuentas del grupo 6 correspondientes a gastos por trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado no se imputan a la contabilidad analítica, tampoco deberán imputarse las cuentas de ingreso del grupo 73 utilizadas para activar aquellos gastos a fin de ejercicio. En este caso, el coste correspondiente a esos trabajos se imputará vía amortización, una vez que los gastos hayan sido activados.
- ii. Si las cuentas del grupo 6 correspondientes a gastos por los trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado se imputan a la contabilidad analítica, cuando estos gastos se activen se deberán imputar también los ingresos del grupo 73 para compensar el gasto activado y no duplicar costes. De no ser así, se imputaría por un lado el gasto del grupo 6 y por otro la cuota de amortización del inmovilizado cuando el activo entre en condiciones de funcionamiento.

Si se adopta esta segunda opción los ingresos del grupo 73 deberán imputarse a los mismos centros de coste donde se imputó el gasto, pero con signo negativo. Es decir, este ingreso no se imputaría directamente a los productos (tasas y tarifas).

b. **(74) Subvenciones, donaciones y legados:** Estos ingresos no se imputan a los productos en contabilidad analítica.

c. **(751) Ingresos por tráficos mínimos:** Estos ingresos se excluyen de la contabilidad analítica, al entenderse que los mismos se exigen como una penalización por no llegar a un volumen mínimo de tráfico pactado en las condiciones de la concesión, con objeto de garantizar una explotación razonable del dominio público portuario.

d. **(753) Ingresos de reversión de concesiones:** Se excluyen básicamente como consecuencia de la alta volatilidad que estos ingresos introducirían en el margen de los productos C01 Concesiones y Autorizaciones Zona Portuaria y C02 Concesiones y Autorizaciones Puerto-Ciudad.

e. **(757) Fondo Compensación Interportuario Recibido**

f. **(76) Ingresos financieros**

- g. (77) Beneficios procedentes de activos no corrientes e ingresos excepcionales**
- h. (778) Ingresos excepcionales**
- i. (79) Excesos y aplicaciones de provisiones y de pérdidas por deterioro (No se incluyen en ningún caso, con independencia del tratamiento dado al gasto por deterioro ya que normalmente están relacionados con gastos provisionados y deterioros de ejercicios anteriores)**

## **B.2) Cuentas de gastos**

- a. (630) Impuesto de sociedades
- b. (633) Ajustes negativos en la imposición sobre beneficios
- c. (634) Ajustes negativos en la imposición indirecta
- d. (636) Devolución de impuestos (normalmente hará referencias a impuestos devengados en ejercicios anteriores, por lo que no se incluiría)
- e. (638) Ajustes positivos en la imposición sobre beneficios
- f. (639) Ajustes positivos en la imposición indirecta
- g. (650) Pérdidas de créditos comerciales incobrables
- h. (659) Otras pérdidas en gestión corriente
- i. (660) Gastos financieros por actualización de provisiones
- j. (661) Intereses de demora por litigios tarifarios
- k. (663) Pérdidas por valoración de instrumentos financieros por su valor razonable
- l. (666) Pérdidas en participaciones y valores representativos de deudas
- m. (667) Pérdidas de créditos no comerciales
- n. (669) Otros gastos financieros
- o. (67) Pérdidas procedentes de activos no corrientes
- p. (678) Gastos excepcionales
- q. (690) Pérdidas por deterioro del inmovilizado intangible
- r. (691) Pérdidas por deterioro del inmovilizado material
- s. (692) Pérdidas por deterioro de inversiones inmobiliarias
- t. (693) Pérdidas por deterioro de existencias
- u. (694) Pérdidas por deterioro de créditos por operaciones comerciales

- v. (696) Pérdidas por deterioro de participaciones y valores representativos de deuda a largo plazo
- w. (697) Pérdidas por deterioro de créditos a largo plazo
- x. (698) Pérdidas por deterioro de participaciones y valores representativos de deuda a corto plazo
- y. (699) Pérdidas por deterioro de créditos a corto plazo

### **3.2. Definición e Identificación de los Centros de Coste**

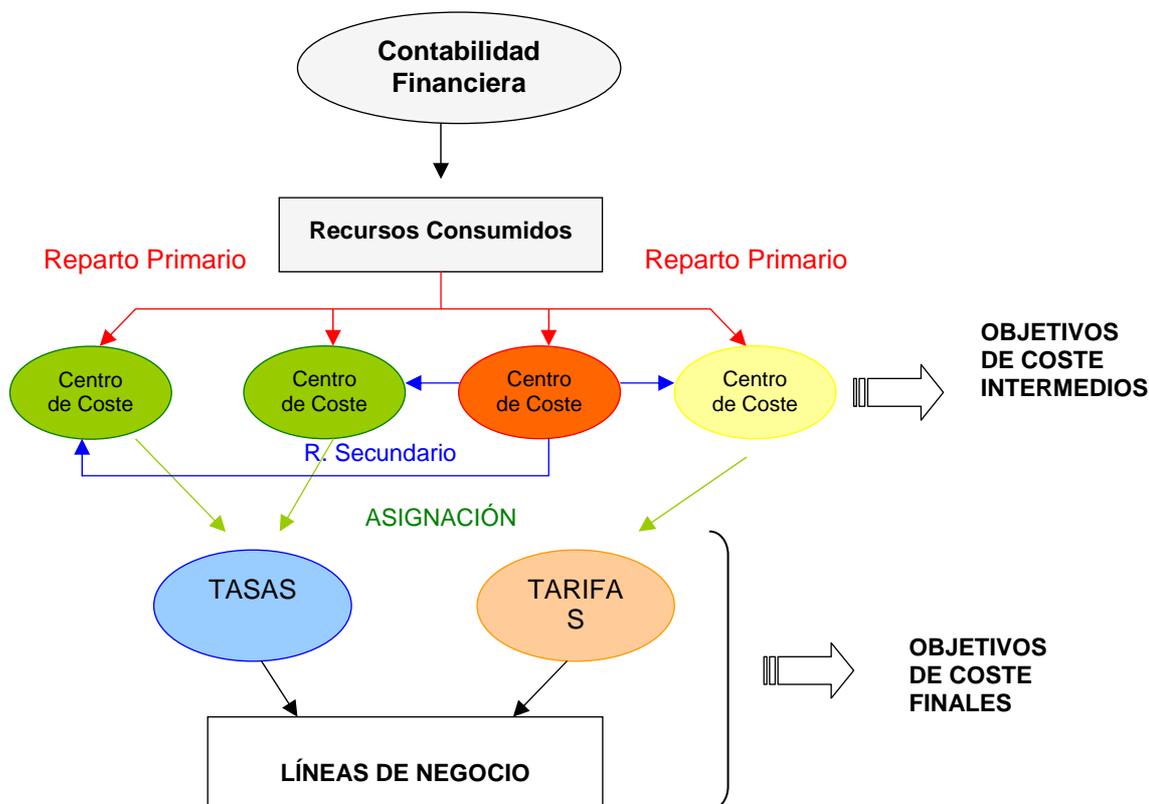
#### **A) Definición de los Centros de Coste**

Como ya se ha señalado, para llevar a cabo su actividad, la Autoridad Portuaria consume recursos cuya valoración monetaria constituyen los costes. El modelo analítico se basa en la asignación de costes a la Cartera de Productos a través de un sistema tradicional de centros de coste.

En el modelo de contabilidad de costes del Sistema Portuario todos los costes o recursos consumidos por las Autoridades Portuarias en el desarrollo de sus actividades, tanto costes directos como indirectos a la Cartera de Productos (objetivos de coste final) se asignan a un centro de coste como paso previo a su imputación a los productos.

Por ello, puede afirmarse que los centros de coste son **objetivos de coste intermedio** en los que se acumulan los recursos consumidos por una o más infraestructuras, actividades o funciones realizadas por la Autoridad Portuaria y su actividad puede medirse en unidades físicas llamadas unidades de obra. Es decir, son receptores o aglutinadores de todos los consumos procedentes de la contabilidad financiera, y su finalidad es transferir dichos consumos a la Cartera de Productos por la que se liquidan y facturan, respectivamente, las tasas y tarifas, para así poder obtener su coste y de ahí obtener el coste de las Líneas de Negocio y finalmente el resultado económico o interno de explotación.

Es decir, el proceso anterior se resume en el esquema siguiente:



La transferencia de costes se hace a través de las unidades de obra seleccionadas para medir la carga de trabajo de cada centro de coste y su cuantificación se obtendrá en base a estudios técnicos o informes de naturaleza extracontable. Como ejemplos de unidades de obra destacan las siguientes:

- m<sup>3</sup>
- Kw/h
- m<sup>2</sup> periodo
- Toneladas, etc

A estas unidades de obra se hace especial mención en el apartado 2.4 de este manual.

No obstante lo anterior, en algunos casos no ha sido posible definir una unidad de obra que explique la carga de trabajo que los productos y centros de coste consumen de otros centros, empleándose en estos casos una clave de reparto para realizar la imputación de costes.

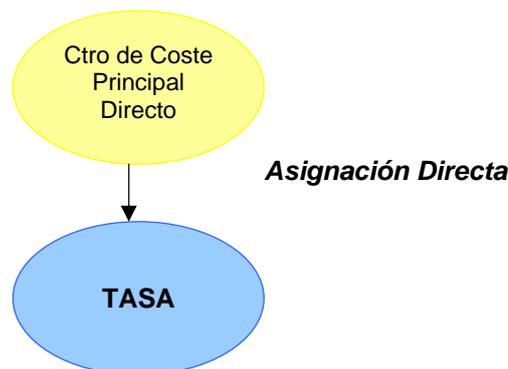
## B) Clasificación de los Centros de Coste

La clasificación de los centros de coste recogidos en este modelo es la siguiente:

1. **Centros Principales.** Son aquellos cuya actividad solo está relacionada con la obtención de la Cartera de Productos de las Autoridades Portuarias, la cual se materializa en la puesta a disposición del dominio público portuario para su utilización privativa o aprovechamiento especial por los usuarios del puerto, así como en la prestación de servicios comerciales y no comerciales.

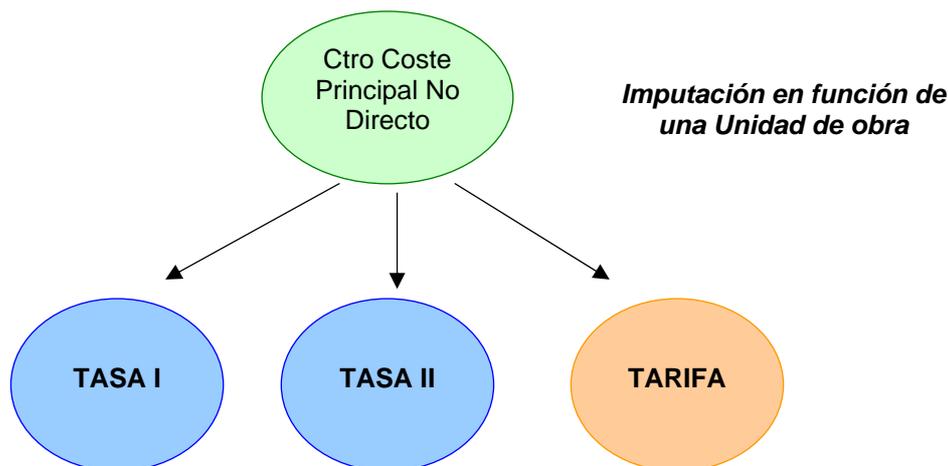
Como se ha señalado anteriormente, en el Modelo de Costes del Sistema Portuario todos los costes, tanto directos como indirectos a la Cartera de Productos, se aglutinan en centros de coste antes de su imputación a la Cartera de Productos. Por esta razón, la categoría de centros principales engloba a su vez otros dos tipos de centros de coste:

- **Centros principales directos.** Aglutinan costes directos a un determinado producto de la Cartera. Son, por tanto, identificables de una manera directa y unívoca a un solo producto de la Cartera y no implican un reparto de costes.



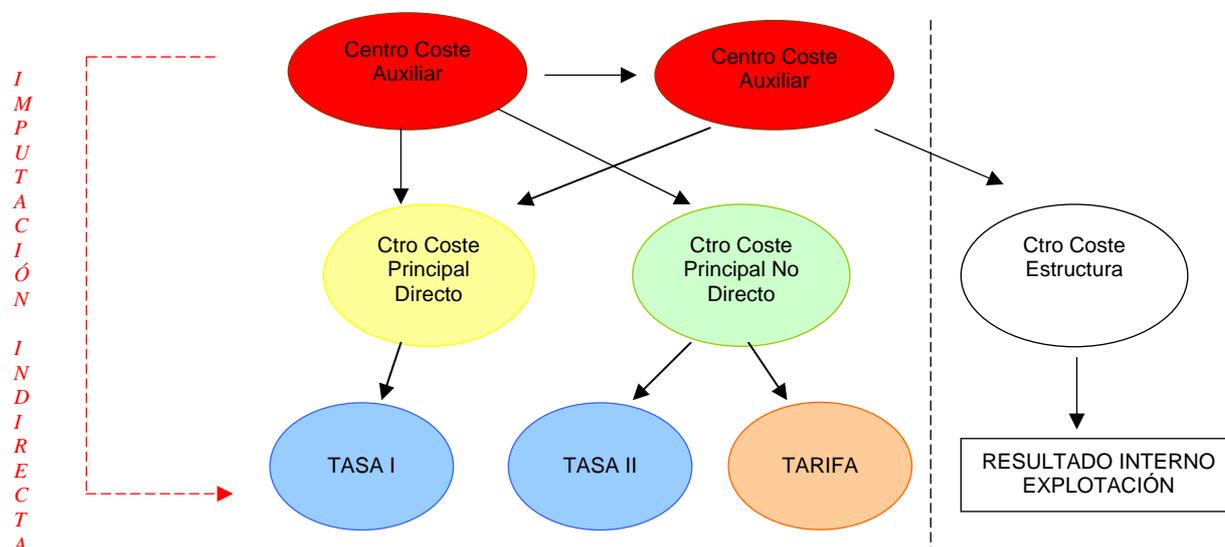
Un ejemplo a mencionar sería el centro *11101 Faros y balizas costeros*, que es directo porque sus costes, directos e indirectos, se imputan directa y exclusivamente al producto *B0 Servicio Señalización Marítima* por el que se liquida la Tasa por servicio de señalización marítima.

- **Centros principales no directos.** Aglutinan costes indirectos a varios productos de la Cartera, por tanto, transfieren su coste a los distintos Productos de la Cartera a los que ha ido destinada su actividad en función del consumo que cada producto haya efectuado de la carga de trabajo de cada centro principal no directo. Ello implica que, la imputación de los costes de estos centros a cada producto de la Cartera se hace en base a la unidad de obra seleccionada para medir la carga de trabajo de estos centros.



Como ejemplo destaca, entre otros, el centro 12301 *Superficie de almacenamiento, tránsito y maniobra* cuyo coste se asignará, por ejemplo en caso de una explanada de muelle no concesionada para tráfico de mercancía general convencional, a los siguientes productos: *B35 Mercancía General Convencional*, *B6 Utilización especial de la zona de tránsito* y *T7 Almacenamiento*, en función de los m<sup>2</sup>/periodo (unidad de obra) destinados a cada uno de estos productos por los que se liquida la Tasa de la mercancía y la Tasa por utilización especial de la zona de tránsito y se factura una tarifa por servicios comerciales (tarifa por almacenamiento), respectivamente.

2. **Centros auxiliares o de apoyo.** Son aquellos cuya actividad sirve para garantizar el buen funcionamiento del resto de centros. Por tanto, son receptores de costes que se distribuyen posteriormente, en función de las unidades de obra consumidas, entre los centros principales (directos, no directos) y los de estructura, e inclusive, a otros centros de coste auxiliares. Su finalidad, por tanto, es servir de apoyo o permitir el funcionamiento del resto de centros, y sus consumos repercuten de forma indirecta en la Cartera de Productos (tasas y tarifas) a través de los centros principales.



Como ejemplo destaca el centro de coste *22101 Mantenimiento*, que sirve de apoyo o permite el funcionamiento de otros centros tales como: *11101 Faros y balizas costeros*, *11102 Señalización y balizamiento interior*, *12101 Estructura de atraque*, etc.

3. **Centros de estructura.** Estos centros realizan actividades necesarias para el sostenimiento general de la Autoridad Portuaria. Asimismo, recogen costes asociados a infraestructuras no vinculadas a la actividad operativa de la Autoridad Portuaria, por estar fuera de uso o haber sido entregados al uso general. Por tanto, los costes recogidos en estos centros no están vinculados con la explotación del negocio y no deben imputarse a la Cartera de Productos u otro objeto de coste. Estos recursos consumidos son considerados como costes del período, formando parte de la estructura general de la Autoridad Portuaria y afectando únicamente al resultado económico o de explotación del mismo.



Algunos ejemplos significativos son, entre otros, el centro *41102 Dirección y administración general*, el centro *81101 Vías de circulación de uso público* y el centro *82101 Obras y equipos no operacionales*.

Por último, cabe señalar que los centros principales directos, principales no directos y los centros auxiliares están vinculados a la utilización del dominio público portuario y a la producción de los servicios, tanto comerciales como no comerciales.

### C) Identificación de los Centros de Coste

Teniendo en cuenta la anterior clasificación de centros de coste, el Modelo de Costes del Sistema Portuario recoge un total de 46 centros ubicados en cuatro grandes áreas en las que se considera dividida la actividad de la Autoridad Portuaria

- Área de Explotación
- Área de Conservación
- Área de Administración

- Área de Inmovilizado no Operacional

La codificación de los centros de coste es a 5 dígitos, mostrándose en la tabla 2 una relación de la totalidad de centros de coste definidos en este Modelo y especificándose en cada columna lo siguiente:

- **Área:** Agrupación de los centros de coste a 1 dígito.
- **Grupo:** Agrupación de los centros de coste a 2 dígitos.
- **Familia:** Agrupación de los centros de coste a 3 dígitos.
- **Centro:** Código completo de los centros de coste a 5 dígitos.
- **Denominación:** Descripción detallada del centro de coste.
- **Clave de reparto:** Criterio que permite imputar los costes indirectos a sus objetos de coste sin que exista una relación causa-efecto entre los recursos que consumen los objetos de coste y la carga de trabajo realizada por el centro cuyo coste se está imputando.
- **Unidad de obra:** Permite distribuir los costes indirectos a sus respectivos objetivos de coste, existiendo una relación causa-efecto entre los recursos consumidos por los objetos de coste y la carga de trabajo desarrollada por el centro cuyos costes se imputan, ya que esta unidad es la que más significativamente representa el comportamiento de los costes de un determinado centro productivo.
- **Tipo:** Clasificación del centro como principal directo, principal no directo, auxiliar o de estructura.

***La Autoridad Portuaria puede abrir, para cada centro de coste tantos subcentros como estime oportuno. Las definiciones asociadas a los centros de coste son aplicables a los subcentros, si bien es cierto, que los subcentros deben cumplir las normas generales válidas para el centro al cual pertenecen.***

Tabla 2  
Relación de centros de coste

Área Grupo	Familia	Centro	Denominación	Clave de reparto	Unidad de obra	Tipo
1			<b>ÁREA: EXPLOTACIÓN.</b>			
11			Accesos y Dársenas.			
	111		Señales Marítimas.			
		11101	Faros y balizas costeros.	-	Nº Faro HF	Directo (B0)
		11102	Señalización y balizamiento interior	Centro 11201	Nº Balizas HF	Auxiliar
	112		Obras de Abrigo y Encauzamiento.			
		11201	Diques de abrigo, canales y dársenas (1)	metro lineal ponderado	-	Auxiliar
12			Muelles.			
	121		Estructura de Atraque.			
		12101	Estructura de atraque.	75% B1 25% B2, B3 100% B4 y B5	-	No directo
	122		Instalaciones Especializadas en Gestión Directa			
		12201	Instalaciones especializadas en gestión directa	-	m <sup>2</sup> periodo	No Directo
	123		Superficie de Almacenamiento, Tránsito y Maniobra.			
		12301	Superficie de almacenamiento, tránsito y maniobra	-	m <sup>2</sup> periodo	No directo
13			Equipo Terrestre de Explotación.			
	131		Grúas.			
		13101	Grúas.	-	HF Tm.	Directo (T6)
	132		Tracción y Maniobra.			
		13201	Equipo de tracción y maniobra	-	HF Tm.	Directo (SCD)
		13202	Vías e infraestructuras férreas.	-	Tm	No directo
	133		Equipo de Manipulación y Pesaje			
		13301	Equipo de manipulación y pesaje	-	HF Nº pesadas	Directo (SCD)
14			Equipo Flotante de Explotación			
	141		Equipo Flotante de Explotación			
		14101	Equipo flotante de explotación	-	HF	Directo (SCD)

Área Grupo	Familia	Centro	Denominación	Clave de reparto	Unidad de obra	Tipo
15	151		Suministros			
			Suministros			
		15101	Agua a terceros	-	m <sup>3</sup>	Directo (T82)
		15102	Electricidad a terceros	-	Kw/h	Directo (T81)
		15103	Otros suministros a terceros	-	-	Directo (T83)
		15104	Red de agua	-	m <sup>3</sup>	Auxiliar
		15105	Red de electricidad	-	Kw/h	Auxiliar
					Potencia	
		15106	Alumbrado general	-	Kw/h	Auxiliar
					Potencia	
		15107	Otras redes	-	-	Auxiliar
16	161		Autorizaciones y Concesiones			
			Autorizaciones y Concesiones			
		16101	Concesiones y autorizaciones Puerto-Ciudad	-	m <sup>2</sup>	Directo (C02)
		16102	Instalaciones especializadas en concesión y autorización	-	m <sup>2</sup>	Directo (C01)
		16103	Concesiones y autorizaciones	-	m <sup>2</sup>	Directo (C01)
17	171		Vigilancia y Control			
			Vigilancia y Control			
		17101	Servicios de control y vigilancia (guardamuelles)	-	HH	Auxiliar
		17102	Instalaciones de control y vigilancia y otros servicios de explotación	-	Superficie destinada	No Directo
		17103	Servicios de coordinación y control del tráfico de las operaciones	-	HH	No Directo
18	181		Vías de Circulación Portuaria			
			Vías de Circulación Portuaria			
		18101	Vías de Circulación Portuaria	-	Tm	No Directo
19	192		Servicios Generales y Resto de Explotación			
			Resto de Explotación			
		19201	Resto de inmovilizado y/o servicios afectos a explotación	-	m <sup>2</sup>	No Directo
2			<b>ÁREA: CONSERVACIÓN.</b>			
21	211		Grupo de Generales			
			Generales de Señales Marítimas			

Área Grupo	Familia	Centro	Denominación	Clave de reparto	Unidad de obra	Tipo
22	221	21101	General de Señales Marítimas	-	HH	Auxiliar
			Mantenimiento y Conservación			
			Mantenimiento y Conservación			
		22101	Mantenimiento	-	HH	Auxiliar
		22102	Limpieza y recogida de basuras	-	m <sup>2</sup>	Auxiliar
23	231	22103	Limpieza y recogida de basuras específica	-	m <sup>2</sup>	Directo (SCD)
			Conservación del Medioambiente			
			Conservación del Medioambiente			
		23101	Conservación del medioambiente de las operaciones	-	-	Auxiliar
		23102	Conservación del medioambiente general	Volumen de ingresos	-	No Directo
24	241	23103	Recogida de desechos generados por buques		M3 descargado	Directo
			Prevención y control de emergencias			
			Prevención y control de emergencias			
		24101	Prevención y control de emergencias	Volumen ingresos		No Directo
			Estructura de Conservación.			
25	251		Estructura de Conservación.			
		25101	Estructura de Conservación	-	-	Estructura
4			<b>ÁREA: ADMINISTRACIÓN.</b>			
41	411		Dirección y Administración.			
			Dirección y Administración.			
		41101	Dirección y administración de apoyo directo a explotación.	-	€/persona	No directo
		41102	Dirección y administración general	-	€/persona	Estructura
		41103	Aportaciones a Puertos del Estado	Volumen ingresos	-	No directo
42	421	41104	Departamentos Autoridad Portuaria	-	€/persona	Auxiliar
		41105	Edificio de oficinas	-	m <sup>2</sup>	Auxiliar
			Acción Social.			
			Acción Social.			
		42101	Elementos de acción social.	-	€/persona	Auxiliar

Área Grupo	Familia	Centro	Denominación	Clave de reparto	Unidad de obra	Tipo
8			<b>ÁREA: INMOVILIZADO NO OPERACIONAL.</b>			
81	811		Vías de Circulación de uso Público. Vías de Circulación de uso Público.			
		81101	Vías de circulación de uso público.	-	Km.	Estructura
82	821		Obras, Equipos y Edif. No Operacionales. Obras, Equipos y Edif. No Operacionales.			
		82101	Obras y equipos no operacionales.	-	m <sup>2</sup>	Estructura
		82102	Edificios no operacionales	-	m <sup>2</sup>	Estructura
		82103	Estructura de abrigo pendiente de asignación	-	m <sup>2</sup> superficie abrigada	Estructura
83	831		Uso General Uso General			
		83101	Inmovilizado cedido a organismos públicos	-	m <sup>2</sup>	Estructura

#### D) Descripción los Centros de Coste

A continuación se detalla, manteniendo la estructura jerárquica por áreas, grupos, familias y centros, definida en el epígrafe anterior, para cada centro de coste del modelo la siguiente información:

- **Código:** de 5 dígitos que identifica el área, grupo y familia a la que pertenece ese centro.
- **Denominación:** identificación el nombre del centro
- **Tipo de centro:** identificación de su categoría como principal directo, principal no directo, estructura o auxiliar.
- **Imputación:** se indica la imputación del coste del centro a la Cartera de Productos o a otro/s centro/s de coste auxiliares.
- **Clave de reparto:** en caso de que no haya sido posible definir una unidad de obra para realizar la imputación de costes se especifica la clave de reparto fijada para distribuir los costes de los centros.
- **Unidad de obra:** se especifica la unidad que permite imputar los costes de cada centro a otros centros de coste o a los productos. En caso de centros principales directos aunque la imputación de los costes se realiza de forma directa y unívoca

a los productos se han definido una o varias unidades de obra con el fin de poder analizar el comportamiento de los costes de estos centros.

- **Definición:** se identifica bajo un único epígrafe aquel conjunto de costes necesarios para las diferentes actividades de la operativa portuaria.
- **Recursos:** se relacionan los diferentes consumos o elementos de coste, tanto directos como procedentes de otros centros de coste auxiliares (indirectos), que son necesarios para la actividad del centro de coste.

Es necesario señalar que la relación que se presenta en cada ficha de los recursos directos asignados a cada centro de coste no pretende ser cerrada, sino más bien una orientación de los que puede haber, lo que variará para cada Autoridad Portuaria.

***Como criterio general se considera que todos aquellos costes que la Autoridad Portuaria pueda imputar directamente a un centro principal directo, principal no directo y de estructura deben llevarse como recursos directos de ese centro, sin pasar por centros auxiliares, con el fin de evitar repartos innecesarios.***

- **Observaciones:** recoge para determinados centros de coste aspectos específicos de los mismos.

<b>Código:</b>	11101	<b>Denominación:</b>	Faros y balizas costeros	
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Señales marítimas	
<b>Tipo de Centro:</b>	Directo	<b>Imputación:</b>	B0 Señalización marítima	
<b>Unidad de obra</b>	Nº Faros // Horas de funcionamiento			
<b>Definición:</b>	<p>Se recogen todos los costes relacionados con la prestación del servicio de señalización marítima, es decir, recoge los costes derivados de la instalación, control e inspección de los sistemas de señalización costeros destinados a mejorar la seguridad de la navegación y de los movimientos de los buques en el mar litoral español y, en su caso, confirmar la posición de los buques en la navegación.</p> <p>Se incluyen los costes asociados a la <u>inspección</u> de las ayudas a la navegación cuya instalación y mantenimiento corresponde a terceros de acuerdo con lo establecido en el artículo 85.4.d) de la Ley 33/2010.</p>			
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización edificio del faro</li> <li>- Amortización instalaciones visuales de ayudas a navegación</li> <li>- Amortización instalaciones radioeléctricas de ayudas a navegación</li> <li>- Amortización de instalaciones de gestión y explotación de ayudas a navegación</li> <li>- Amortización de mobiliario y enseres</li> <li>- Amortización de equipos y aplicaciones informáticas</li> <li>- Consumo de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Gastos de control e inspección</li> <li>- Gastos de personal (ej. fareros), incluyendo el coste de los elementos de acción social</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro 15104 Red de agua</li> <li>- Coste del centro 15105 Red de electricidad</li> <li>- Coste del centro 21101 General de Señales Marítimas</li> <li>- Coste del centro 22101 Mantenimiento</li> <li>- Coste del centro 22102 Limpieza y recogida de basuras</li> </ul>			

<b>Código:</b>	11102	<b>Denominación:</b>	Señalización y balizamiento interior	
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Señales marítimas	
<b>Tipo de Centro:</b>	Auxiliar	<b>Imputación:</b>	11201	
<b>Unidad de obra</b>	Nº balizas // Horas de funcionamiento			
<b>Definición:</b>	Se recogen todos los costes relacionados con la gestión, control y mantenimiento de los servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirven de aproximación y acceso del buque al puerto, así como su balizamiento interior, con objeto de permitir el acceso y atraque de los buques en condiciones óptimas de seguridad.			
<b>Recursos</b>	<p><b>Directos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización instalaciones visuales de ayudas a navegación</li> <li>- Amortización instalaciones radioeléctricas de ayudas a navegación</li> <li>- Amortización de instalaciones de gestión y explotación de ayudas a navegación</li> <li>- Amortización equipos y aplicaciones informáticas</li> <li>- Consumos de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación del sistema de señalización</li> </ul> <p><b>Procedentes de Centros Auxiliares</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro 15105 <i>Red de electricidad</i></li> <li>- Coste del centro 21101 <i>General de Señales Marítimas</i></li> <li>- Coste del centro 22101 <i>Mantenimiento</i></li> </ul>			
<b>Observaciones</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En caso de que exista una única dársena y canal de entrada, la imputación del coste de la señalización interior se hará al 100% al centro 11201 <i>Diques de abrigo, canales y dársenas</i>.</li> <li>- En caso de que existan varios subcentros que recogen el coste de distintas dársenas y/o canal de entrada, el coste de la señalización interior se imputará a cada uno de los subcentros 11201 <i>Diques de abrigo, canales y dársenas</i> que consumen dicha señalización (tantos subcentros 11102 como subcentros 11201).</li> <li>- En caso de dársenas concesionadas (puertos deportivos) el coste de la señalización se imputará al centro 11201 <i>Diques de abrigo, canales y dársenas</i> que a su vez imputará su coste a B5 ya que, aunque la dársena esté concesionada se sigue liquidando tasa de embarcaciones deportivas (<b>Ver criterios específicos de asignación de costes</b>).</li> <li>- En caso de puertos de ría, en los que no existan dársenas para realizar el acceso a los puertos de atraque, el coste del centro 11102 <i>Señalización y balizamiento interior</i> se imputará a un centro ficticio y genérico, 11201 <i>Diques de abrigo, canales y dársenas</i>, cuyo coste se imputará a todas las estructuras de atraque del puerto en función de sus metros lineales ponderados.</li> </ul>			

<b>Código:</b>	11201	<b>Denominación:</b>	Diques de abrigo, canales y dársenas
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Obras de abrigo y encauzamiento
<b>Tipo de Centro:</b>	Auxiliar	<b>Imputación:</b>	12101, 16101, 82101
<b>Clave de reparto</b>	metro lineal ponderado ( <b>Ver criterios específicos de asignación de costes</b> )		
<b>Definición:</b>	<p><u>Diques de abrigo:</u> Recoge todos los costes relacionados con las obras exteriores destinadas a la contención y resguardo del oleaje, permitiendo así la formación de aguas abrigadas para el fondeo y atraque de los barcos, con objeto de que se puedan desarrollar las actividades portuarias en condiciones óptimas.</p> <p><u>Canales:</u> Obras de encauzamiento necesarias para facilitar el acceso de los buques a las dársenas. Engloba:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Obras de dragado en barras, canales y rías</li> <li>- Diques de encauzamiento</li> </ul> <p><u>Dársenas:</u> Zona delimitada entre las obras de abrigo exteriores o esclusas y los muelles en que se desarrollan las operaciones portuarias. Incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Exclusas</li> <li>- Dragado</li> <li>- Elementos de amarre (boyas)</li> </ul>		
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización diques de abrigo y contradiques</li> <li>- Amortización obras de encauzamiento, tales como escolleras y diques de encauzamiento</li> <li>- Amortización del dragado cuando es de primer establecimiento o gasto del dragado de mantenimiento</li> <li>- Amortización de esclusas</li> <li>- Amortización de elementos de amarre (boyas)</li> <li>- Limpieza ordinaria de las aguas del puerto.</li> <li>- Reparaciones y conservación de obras de abrigo</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de centros auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro 11102 <i>Señalización y balizamiento interior</i></li> <li>- Coste del centro 15106 <i>Alumbrado general</i></li> <li>- Coste del centro 22101 <i>Mantenimiento</i></li> <li>- Coste del centro 23101 <i>Conservación del medioambiente de las operaciones</i> por el coste correspondiente a la limpieza extraordinaria de las aguas interiores del puerto, barreras contra la contaminación por hidrocarburos, etc.</li> </ul>		
<b>Observaciones</b>	<p>La imputación al centro 82101 <i>Obras y equipos no operacionales</i> se hará por el abrigo correspondiente a obras de atraque de muelles que se han entregado al uso ciudadano, no siendo, dichos muelles, objeto de explotación comercial por la Autoridad Portuaria (son, por tanto, zonas entregadas al uso ciudadano sin que existan concesiones puerto-ciudad y, por tanto, sin que se liquide tasa por ocupación privativa o aprovechamiento especial)</p> <p>La imputación al centro 16101 se hará por el abrigo correspondiente a obras de atraque de muelles otorgados en concesión puerto-ciudad.</p>		

<b>Código:</b>	12101	<b>Denominación:</b>	Estructura de atraque
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Estructura de atraque
<b>Tipo de Centro:</b>	No directo	<b>Imputación:</b>	B1, B2i, B3i, B4, B5
<b>Clave de reparto</b>	Ver observaciones		
<b>Definición:</b>	<p>Recoge todos los costes asociados al cantil del muelle, medios auxiliares de fijación de buques, pantalanos necesarios para el atraque de buques y defensas.</p> <p>Su función es permitir el atraque adosado de los buques, facilitando la posterior creación de una superficie terrestre horizontal apta para la operación de carga, descarga y almacenamiento de mercancías, que denominaremos <i>Superficie de almacenamiento, tránsito y maniobra</i>.</p> <p>Este centro de coste se refiere a estructuras de atraque <u>no otorgadas en concesión</u> por la Autoridad Portuaria.</p>		
<b>Recursos</b>	<p><b>Directos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización zona de atraque o cantil del muelle</li> <li>- Amortización de pantalanos</li> <li>- Amortización de medios auxiliares de fijación y atraque de buques (bolardos) y defensas</li> <li>- Consumos de aprovisionamientos y repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> </ul> <p><b>Procedentes de Centros Auxiliares</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro 11201 <i>Diques de abrigo, canales y dársenas</i></li> <li>- Coste del centro 15106 <i>Alumbrado general</i></li> <li>- Coste del centro 15107 <i>Otras redes</i> (ej. fibra óptica si no se cobra)</li> <li>- Coste del centro 17101 <i>Servicios de control y vigilancia (Guardamuelles)</i></li> <li>- Coste del centro 22101 <i>Mantenimiento</i></li> <li>- Coste del centro 22102 <i>Limpieza y recogida de basuras</i></li> <li>- Costes del centro 23101 <i>Conservación del medioambiente de las operaciones</i></li> </ul>		
<b>Observaciones</b>	<p>Por convenio se ha adoptado que la imputación de este centro a B1 y B3 en caso de muelles comerciales se hará 75% a B1 y 25% a B3. En caso de muelles de pasajeros la imputación será 75% a B1 y 25% a B2.</p> <p>En caso de muelles polivalentes de mercancías y pasajeros, la imputación del 25% del coste de este centro a B2 y B3 se hará en función de un criterio técnico como puede ser el metro de eslora de barco, GT de barco...</p> <p>Los costes de alumbrado, vigilancia y limpieza de la estructura de atraque (zona común) se imputan a este centro de coste.</p> <p>El coste del centro 17101 <i>Servicios de control y vigilancia (guardamuelles)</i> se imputa a este centro de coste por la parte correspondiente al tiempo (horas hombre) que dedican los guardamuelles, tanto al cómputo de datos necesarios para la facturación de la tasa del buque, como a la vigilancia de esta zona.</p>		

<b>Código:</b>	12201	<b>Denominación:</b>	Instalaciones especializadas en gestión directa
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Instalaciones especializadas en gestión directa
<b>Tipo de Centro:</b>	No directo	<b>Imputación:</b>	B2i, B3i, B4, B5, C01, T7, SCD
<b>Unidad de obra</b>	m <sup>2</sup> periodo		
<b>Definición:</b>	<p>Recoge los costes asociados a elementos de la explotación, <u>directa o parcialmente gestionados por la Autoridad Portuaria</u>, situados en la superficie del muelle o en zonas anexas. Entre ellas destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Instalaciones de pasajeros (Estación marítima, pasarelas móviles)</li> <li>- Rampas Ro-Ro móviles</li> <li>- Instalaciones de pesca (lonja)</li> <li>- Instalaciones para embarcaciones deportivas y de recreo ( club náutico)</li> <li>- Instalaciones de mercancías ( Silos, tinglados)</li> <li>- Depósitos cubiertos y cerrados ...</li> <li>- Depósitos abiertos cuando tengan costes diferenciados del resto de zonas</li> </ul>		
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de las instalaciones especializadas tales como lonjas, frigoríficos, fábricas de hielo, estación marítima, pasarelas móviles, club náutico, silos, tinglados, almacenes y depósitos para mercancías, diques secos, varaderos, etc.</li> <li>- Amortización de mobiliario y enseres</li> <li>- Consumos de aprovisionamientos y repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de centros auxiliares:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro 15104 Red de agua</li> <li>- Coste del centro 15105 Red de electricidad</li> <li>- Coste del centro 15107 Otras redes (ej. circuito cerrado TV)</li> <li>- Coste del centro 17101 Servicios de control y vigilancia (guardamuelles)</li> <li>- Coste del centro 22101 Mantenimiento</li> <li>- Coste del centro 22102 Limpieza y recogida de basuras</li> <li>- Coste del centro 23101 Conservación del medioambiente de las operaciones</li> </ul>		
<b>Observaciones</b>	<p>Este centro de coste será directo a cada tasa o tarifa en la medida en que la Autoridad Portuaria cree un subcentro para cada instalación especializada.</p> <p>Se incluyen en este centro los costes de alumbrado, vigilancia y limpieza de las instalaciones vinculadas tanto a la generación de tasas, zona común, (lonjas, estación marítima, etc) como a la generación de tarifas, zona no común, (depósitos, tinglados, silos, etc).</p>		

<b>Código:</b>	12301	<b>Denominación:</b>	Superficie de almacenamiento, tránsito y maniobra	
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Superficie de almacenamiento, tránsito y maniobra	
<b>Tipo de Centro:</b>	No directo	<b>Imputación:</b>	B2i, B3i, B4, B5, B6, C01, T7	
<b>Unidad de obra</b>	m <sup>2</sup> periodo ( <b>Ver criterios específicos de imputación de costes</b> )			
<b>Definición:</b>	<p>Recoge los costes asociados a la superficie del muelle dedicada a la explotación cuando no está totalmente cedida en concesión o autorización, sino que es gestionada por la Autoridad Portuaria de forma <u>total o parcial</u>. En caso de muelles totalmente otorgados en concesión, el coste de la superficie de almacenamiento, tránsito y maniobra se imputará al centro <i>16103 Concesiones y Autorizaciones</i>. Se excluye de este centro la línea de atraque o cantil del muelle gestionada directamente por la A.P que se incluye en el centro 12101. En este centro 12301 se engloba:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zona de almacenamiento, tránsito y maniobra</li> <li>- Viales de muelle</li> <li>- Vías férreas de muelle</li> <li>- Carril de grúas (<b>Ver criterios específicos de asignación de costes</b>)</li> </ul>			
<b>Recursos</b>	<p><b>Directos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de la zona de almacenamiento, tránsito y maniobra del muelle y de los viales de muelle</li> <li>- Amortización de las vías férreas de muelle y de los carriles de grúas en su caso</li> <li>- Consumos de aprovisionamientos y repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> </ul> <p><b>Procedentes de Centros Auxiliares</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro <i>15106 Alumbrado general</i></li> <li>- Coste del centro <i>17101 Servicios de control y vigilancia (guardamuelles)</i></li> <li>- Coste del centro <i>22101 Mantenimiento</i></li> <li>- Coste del centro <i>22102 Limpieza y recogida de basuras</i></li> <li>- Costes del centro <i>23101 Conservación del medioambiente de las operaciones</i></li> </ul>			

<b>Observaciones</b>	<p>La imputación del coste de este centro a los productos se hará en función de los m2 de superficie delimitada para cada producto. Así las imputaciones se harán de la siguiente forma:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Explanadas contiguas a muelles de pasajeros: a B2 por los m2 no concesionados y a C01 por los m2 en concesión.</li><li>- Explanadas contiguas a muelles de pesca fresca: a B4 por los m2 no concesionados y a C01 por los m2 en concesión.</li><li>- Explanadas contiguas a muelles comerciales: a C01 por los m2 en concesión, a T7 por los m2 no concesionados de la zona de almacenamiento y a B3-B6 por los m2 de la zona de tránsito y maniobra, de forma que del total de estos m2 se imputará el 99% a B3 Mercancías y el 1%* a B6 Utilización especial de la zona de tránsito.</li><li>- En caso de explanadas de muelles polivalentes de mercancías y pasajeros (tráfico roro fundamentalmente) se imputa a B2-Pasajeros el coste correspondiente a los m2 de estación marítima y a B3 y B6 el resto de m2 de la zona de tránsito y maniobra, utilizando el mismo procedimiento señalado en el párrafo anterior.</li></ul> <p>El artículo 18 de la Ley 33/2010 establece que el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria delimitará la zona/zonas de tránsito del puerto o puertos que gestione de conformidad con lo previsto en el Reglamento de Explotación y Policía y en las Ordenanzas Portuarias.</p> <p>Se incluyen en este centro los costes de alumbrado, vigilancia y limpieza tanto de la zona de tránsito y maniobra (zona común) como de la zona de almacenamiento (zona no común).</p> <p>El coste del centro <i>17101 Servicios de control y vigilancia (guardamuelles)</i> se imputa a este centro de coste no solo por la parte correspondiente a la vigilancia, sino también por la parte correspondiente al tiempo (horas hombre) que dedican los guardamuelles al cómputo de datos necesarios para la facturación de la tasa de la mercancía y tasa por utilización especial de la zona de tránsito (ocupación de zona de tránsito) y tarifa de almacenamiento (ocupación de zona de almacenamiento).</p>
----------------------	---

\*Este dato corresponde al porcentaje medio de los ejercicios 2009, 2008 y 2007 de las cantidades liquidadas por ocupación de la zona de tránsito respecto del total liquidado por la tasa de la mercancía según la Ley 48/2003 para el conjunto de Autoridades Portuarias que han remitido sus datos de facturación a Puertos del Estado (75% del total de Autoridades Portuarias), redondeado a la unidad más cercana (el porcentaje medio real obtenido ha sido del 1,18%).

<b>Código:</b>	13101	<b>Denominación:</b>	Grúas
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Grúas
<b>Tipo de Centro:</b>	Directo	<b>Imputación:</b>	T6 (tarifa por servicio de grúas)
<b>Unidad de obra</b>	Horas de funcionamiento // Toneladas movidas		
<b>Definición:</b>	Recoge los costes asociados a los elementos de la explotación que facilitan la carga y descarga de mercancías. Existen diversos tipos, entre los que destacan: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grúas eléctricas de pórtico</li> <li>- Grúas automóbiles</li> <li>- Grúas portacontenedores</li> <li>- Otros</li> </ul>		
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de las grúas</li> <li>- Amortización del carril de grúas, en su caso (Ver criterios específicos de asignación de costes)</li> <li>- Consumos de aprovisionamientos y repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Personal directamente imputable a grúas (gruístas), incluyendo el coste de elementos de acción social</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de centros auxiliares:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro <i>15105 Red de Electricidad</i></li> <li>- Coste del centro <i>22101 Mantenimiento</i></li> </ul>		

<b>Código:</b>	13201	<b>Denominación:</b>	Equipo de tracción y maniobra	
<b>Área</b>	1	<b>Familia:</b>	Tracción y maniobra	
<b>Tipo de Centro:</b>	Directo	<b>Imputación:</b>	SCD (Servicios comerciales diversos portuarios)	
<b>Unidad de obra</b>	Horas de funcionamiento // Tm (Toneladas movidas)			
<b>Definición:</b>	<p>Recoge los costes asociados a aquellos elementos de la explotación necesarios para realizar tareas de tracción, transporte y desplazamiento de las mercancías. Se incluyen los costes asociados a los servicios adicionales, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario así como los costes de externalización de dichos servicios. Entre los elementos que se recogen en este centro destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Equipo ferroviario (vagones y locomotoras)</li> <li>- Tractores</li> <li>- Remolques</li> <li>- Carretillas</li> <li>- Elevadoras ...</li> </ul>			
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de los elementos de tracción y maniobra</li> <li>- Consumos de aprovisionamientos y repuesto para equipos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Gastos de personal imputable a los equipos de tracción y maniobra, incluyendo el coste de los elementos de acción social</li> <li>- Costes de externalización del servicio</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro 22101 <i>Mantenimiento</i></li> </ul>			

<b>Código:</b>	13202	<b>Denominación:</b>	Vías e infraestructuras férreas
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Tracción y maniobra
<b>Tipo de Centro:</b>	No directo	<b>Imputación:</b>	B3i
<b>Unidad de obra</b>	Tm (Toneladas movidas)		
<b>Definición:</b>	Se recogen en este centro todos aquellos costes asociados con la estructura viaria que da el soporte necesario para el tráfico ferroviario, excepto las vías férreas de muelle que se incluyen en el centro <i>12301 Superficie de almacenamiento, tránsito y maniobra</i> .		
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización sistema viario (traviesas y vías)</li> <li>- Amortización del tendido eléctrico si lo hubiera</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Consumo de repuestos</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro <i>15106 Alumbrado general</i></li> <li>- Coste del centro <i>22101 Mantenimiento</i></li> <li>- Coste del centro <i>22102 Limpieza y recogida de basuras</i></li> </ul>		
<b>Observaciones</b>	Los costes de alumbrado y limpieza general de las vías férreas (zona común) se imputan a este centro de coste.		

<b>Código:</b>	13301	<b>Denominación:</b>	Equipo de manipulación y pesaje
<b>Área</b>	1	<b>Familia:</b>	Equipo de manipulación y pesaje
<b>Tipo de Centro:</b>	Directo	<b>Imputación:</b>	SCD (Servicios comerciales diversos portuarios)
<b>Unidad de obra</b>	Horas de funcionamiento // N° de pesadas		
<b>Definición:</b>	<p>Recoge los costes asociados a los elementos propiedad de la Autoridad Portuaria utilizados en las operaciones de pesaje y manipulación de las mercancías. Destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cargadoras</li> <li>- Máquinas elevadoras</li> <li>- Básculas</li> <li>- Cintas transportadoras</li> <li>- Cucharas</li> <li>- Tolvas, etc</li> </ul>		
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización del equipo de manipulación y pesaje</li> <li>- Consumos de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Gastos de personal imputable a estos equipos, incluyendo el coste de los elementos de acción social</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro <i>15105 Red de Electricidad</i></li> <li>- Coste del centro <i>17101 Servicios de control y vigilancia (guardamuelles)</i></li> <li>- Coste del centro <i>22101 Mantenimiento</i></li> <li>- Coste del centro <i>22102 Limpieza y recogida de basuras</i></li> </ul>		

<b>Código:</b>	14101	<b>Denominación:</b>	Equipo flotante de explotación	
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Equipo flotante de explotación	
<b>Tipo de Centro:</b>	Directo	<b>Imputación:</b>	SCD (Servicios comerciales diversos portuarios)	
<b>Unidad de obra</b>	Horas de funcionamiento			
<b>Definición:</b>	Elementos flotantes utilizados para la explotación portuaria. Se incluyen, entre otros: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plataformas</li> <li>- Dragas</li> <li>- Otras embarcaciones, etc.</li> </ul>			
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización del equipo flotante de explotación</li> <li>- Consumos de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Gastos de personal imputable a estos equipos, incluyendo el coste de los elementos de acción social</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro 22101 <i>Mantenimiento</i></li> </ul>			

<b>Código:</b>	15101	<b>Denominación:</b>	Agua a terceros	
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Suministros	
<b>Tipo de Centro:</b>	Directo	<b>Imputación:</b>	T82 Suministros – agua (Tarifa suministro de agua)	
<b>Unidad de obra</b>	m <sup>3</sup>			
<b>Definición:</b>	Recoge los costes asociados a la cantidad de agua consumida por terceros, así como aquellos elementos de inmovilizado y gastos de personal adscrito al servicio.			
<b>Recursos:</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de inmovilizado adscrito al servicio (tomas de agua, contadores móviles, mangueras, etc)</li> <li>- Consumos de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Gastos de personal imputable a este servicio, incluyendo el coste de los elementos de acción social</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro <i>15104 Red de Agua</i></li> <li>- Coste del centro <i>22101 Mantenimiento</i></li> </ul>			
<b>Observaciones</b>	La imputación del coste del centro <i>15104 Red de agua</i> a este centro <i>15101 Agua a terceros</i> se realiza en función del consumo de los metros cúbicos de agua facturado a terceros.			

<b>Código:</b>	15102	<b>Denominación:</b>	Electricidad a terceros
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Suministros
<b>Tipo de Centro:</b>	Directo	<b>Imputación:</b>	T81 Suministros – electricidad (Tarifa por suministro de electricidad)
<b>Unidad de obra</b>	Kw / h		
<b>Definición:</b>	Recoge los costes asociados a la cantidad de electricidad consumida por terceros, así como aquellos elementos de inmovilizado y gastos de personal adscrito al servicio.		
<b>Recursos:</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de inmovilizado adscrito al servicio (contadores paneles, etc)</li> <li>- Consumos de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Gastos de personal imputable a este servicio, incluyendo el coste de los elementos de acción social</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro <i>15105 Red de Electricidad</i></li> <li>- Coste del centro <i>22101 Mantenimiento</i></li> </ul>		
<b>Observaciones</b>	La imputación del coste del centro <i>15105 Red de electricidad</i> a este centro <i>15102 Electricidad a terceros</i> se realiza en función del consumo de los kilowatios por hora de electricidad facturado a terceros.		

<b>Código:</b>	15103	<b>Denominación:</b>	Otros suministros a terceros	
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Suministros	
<b>Tipo de Centro:</b>	Directo	<b>Imputación:</b>	T83 Tarifa por suministro prestado	
<b>Unidad de obra</b>	-			
<b>Definición:</b>	<p>Recoge los costes asociados con el consumo de otros suministros distintos de los anteriores así como aquellos elementos propios y gastos de personal adscrito al servicio. Se incluyen por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gasoil</li> <li>- Gas</li> <li>- Teléfono</li> <li>- Fibra Óptica.</li> </ul>			
<b>Recursos:</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de inmovilizado adscrito al servicio (contadores, tomas de combustible, etc)</li> <li>- Consumos de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Gastos de personal imputable a este servicio, incluyendo el coste de los elementos de acción social</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro <i>15107 Otras Redes</i></li> <li>- Coste del centro <i>22101 Mantenimiento</i></li> </ul>			
<b>Observaciones</b>	<p>La imputación del coste del centro <i>15107 Otras redes</i> a este centro, <i>15103 Otros suministros a terceros</i>, se realiza en función del consumo de otros suministros facturado a terceros.</p>			

<b>Código:</b>	15104	<b>Denominación:</b>	Red de agua
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Suministros
<b>Tipo de Centro:</b>	<b>Auxiliar</b>	<b>Imputación:</b>	11101, 12201, 15101 <sup>(*)</sup> , 17101, 17103, 18101, 19201, 22101, 22102, 24101, 25101, 41105, 42101, 81101, 82101, 82102, 83101
<b>Unidad de obra</b>	m <sup>3</sup>		
<b>Definición:</b>	<p>Recoge los costes asociados al consumo de agua, a las instalaciones que facilitan la conducción de agua para consumo propio y de terceros, y aquellos elementos y personal que están adscritos a este servicio.</p> <p>El coste de este centro se calcula en términos globales y la repercusión a los distintos centros de coste se hará en función de los metros cúbicos de agua consumidos.</p>		
<b>Recursos:</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de inmovilizado afecto (contadores, etc)</li> <li>- Amortización de la red de agua</li> <li>- Consumo de agua (propio y de terceros)</li> <li>- Consumo de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Gastos de personal imputable a este servicio, incluyendo el coste de los elementos de acción social</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro 22101 <i>Mantenimiento</i></li> </ul>		
<b>Observaciones</b>	<p><sup>(*)</sup>Se entiende que la red de agua incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Red de saneamiento</li> <li>- Red de abastecimiento</li> </ul> <p>Se considera conveniente abrir dos subcentros de coste para cada una de estas redes. El coste del subcentro <i>Red de Saneamiento</i> <b>NO</b> DEBE IMPUTARSE AL CENTRO 15101 AGUA A TERCEROS puesto que en este caso no existe venta a terceros.</p> <p>Sin embargo, el coste del subcentro <i>Red de Abastecimiento</i> <b>SI</b> SE IMPUTA AL CENTRO 15101 AGUA A TERCEROS en función del número de m<sup>3</sup> de agua facturados a terceros.</p>		

<b>Código:</b>	15105	<b>Denominación:</b>	Red de electricidad
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Suministros
<b>Tipo de Centro:</b>	Auxiliar	<b>Imputación:</b>	11101, 11102, 12201, 13101, 13301, 15102, 15106, 17101, 17102, 17103, 19201, 21101, 22101, 24101, 25101, 41105, 42101, 82101, 82102, 83101
<b>Unidad de obra</b>	Kw / h. // Potencia instalada		
<b>Definición:</b>	<p>Recoge los costes asociados al consumo de electricidad, a las instalaciones que facilitan la conducción de electricidad para consumo propio y de terceros, y aquellos elementos y personal que están adscritos a este servicio.</p> <p>El coste de este centro se calcula en términos globales y la repercusión a los distintos centros de coste se hará en función de los kilowatios a la hora consumidos.</p>		
<b>Recursos:</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización del inmovilizado afecto (contadores, etc)</li> <li>- Amortización de la red de electricidad</li> <li>- Consumo de electricidad (propio y de terceros)</li> <li>- Consumo de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Gastos de personal imputable a este servicio, incluyendo el coste de los elementos de acción social</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro 22101 <i>Mantenimiento</i></li> </ul>		

<b>Código:</b>	15106	<b>Denominación:</b>	Alumbrado General
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Suministros
<b>Tipo de Centro:</b>	Auxiliar	<b>Imputación:</b>	11201, 12101, 12301, 13202, 16101, 16103, 18101, 19201, 42101, 81101, 82101, 82103
<b>Unidad de obra</b>	Kw / h // Potencia instalada		
<b>Definición:</b>	Recoge los costes asociados a aquellos elementos que facilitan el alumbrado de las distintas zonas del puerto		
<b>Recursos:</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de los elementos específicos de alumbrado (ej. torres de alumbrado, farolas)</li> <li>- Consumo de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste procedente del centro <i>15105 Red de electricidad</i></li> <li>- Coste del centro <i>22101 Mantenimiento</i></li> </ul>		
<b>Observaciones</b>	<p>De acuerdo con el <b>artículo 57 de la Ley 33/2010</b> el servicio de alumbrado de las zonas comunes del puerto tiene la consideración de servicio general. De acuerdo con lo establecido en los artículos 10, 13, 14, 15, 16, 17 y 18 de la citada Ley, forma parte del hecho imponible de cada tasa la prestación de los servicios comunes (generales) de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria, de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los elementos de dominio público. Por tanto, el coste de los servicios generales, entre los que se encuentra el alumbrado, se imputa a las infraestructuras que consumen tales servicios, cuyo coste global, incluyendo la parte correspondiente de servicios generales, se recupera a través de la liquidación de la correspondiente tasa.</p> <p>La imputación al centro <i>19201 Resto de inmovilizado y/o servicios afectos a explotación</i> se hará cuando existan inmovilizados, ej aparcamientos que consumen recurso de alumbrado.</p> <p>La imputación al centro <i>42101 Elementos de acción social</i> se realiza en caso de que existan instalaciones sociales, tales como deportivas, que consumen recurso de alumbrado.</p> <p>La imputación al centro <i>82101 Obras y equipos no operacionales</i> se hará en caso de que existan jardines, paseos marítimos, etc, que consumen este recurso de alumbrado.</p>		

<b>Código:</b>	15107	<b>Denominación:</b>	Otras redes
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Suministros
<b>Tipo de Centro:</b>	Auxiliar	<b>Imputación:</b>	12101, 12201, 15103, 17102, 17103, 19201, 24101, 41105, 83101
<b>Unidad de obra</b>	-		
<b>Definición:</b>	<p>Recoge los costes asociados a los elementos necesarios para facilitar la conducción de otros suministros. Se incluyen, entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fibra óptica</li> <li>- Circuito cerrado de TV</li> <li>- Surtidores de gasoil, etc.</li> </ul>		
<b>Recursos:</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de los elementos de inmovilizado</li> <li>- Amortización de las otras redes no recogidas en los centros anteriores</li> <li>- Consumos de otros suministros (propio y de terceros)</li> <li>- Consumo de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Gastos de personal imputable a este servicio, incluyendo el coste de los elementos de acción social</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro 22101 <i>Mantenimiento</i></li> </ul>		

<b>Código:</b>	16101	<b>Denominación:</b>	Concesiones y autorizaciones puerto – ciudad	
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Concesiones y autorizaciones	
<b>Tipo de Centro:</b>	Directo	<b>Imputación:</b>	C02	
<b>Unidad de obra</b>	m <sup>2</sup> por periodo de facturación			
<b>Definición:</b>	<p>Recoge los costes asociados a las inversiones Puerto-Ciudad susceptibles de explotación económica por parte de la Autoridad Portuaria. Es decir, son costes asociados a la ocupación privativa de dominio público portuario en virtud de una concesión o autorización en áreas destinadas a usos NO portuarios, así como costes asociados al aprovechamiento especial del dominio público portuario en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios que NO tengan carácter de portuarias (por ej. actividades lúdicas, de ocio, etc).</p>			
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de zonas de muelles otorgadas en concesión puerto-ciudad</li> <li>- Amortización de edificios en concesión puerto-ciudad</li> <li>- Amortización de mobiliario y enseres en concesión puerto-ciudad</li> <li>- Reparaciones y conservación</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro 11201 <i>Diques de abrigo, canales y dársenas</i></li> <li>- Coste del centro 15106 <i>Alumbrado general</i></li> <li>- Coste del centro 17101 <i>Servicios de control y vigilancia (guardamuelleres)</i></li> <li>- Coste del centro 22101 <i>Mantenimiento</i></li> <li>- Coste del centro 22102 <i>Limpieza y recogida de basuras</i></li> </ul>			
<b>Observaciones</b>	<p>Se incluyen en este centro los costes del alumbrado, vigilancia y limpieza de las zonas destinadas a las concesiones puerto-ciudad (zona común).</p>			

<b>Código:</b>	16102	<b>Denominación:</b>	Instalaciones especializadas en concesiones y autorizaciones	
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Concesiones y autorizaciones	
<b>Tipo de Centro:</b>	Directo	<b>Imputación:</b>	C01	
<b>Unidad de obra</b>	m <sup>2</sup> por periodo de facturación			
<b>Definición:</b>	<p>Recoge los costes asociados a los elementos de la explotación que han sido otorgados en concesión y autorización, tales como, estación marítima, lonjas, tinglados, depósitos, etc.</p> <p>NO SE INCLUYEN LOS COSTES ASOCIADOS A LAS EXPLANADAS DE MUELLES Y ESTRUCTURAS DE ATRAQUE OTORGADAS EN CONCESIÓN Y AUTORIZACIÓN.</p>			
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de las instalaciones especializadas otorgadas en concesión</li> <li>- Amortización de edificios en concesión</li> <li>- Amortización de mobiliario y enseres en concesión</li> <li>- Amortización del carril de grúas, en su caso (Ver criterios específicos de asignación de costes)</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro 17101 <i>Servicios de control y vigilancia (guardamuelles)</i></li> <li>- Coste del centro 22101 <i>Mantenimiento</i></li> <li>- Coste del centro 22102 <i>Limpieza y recogida de basuras</i></li> </ul>			

<b>Código:</b>	16103	<b>Denominación:</b>	Concesiones y autorizaciones	
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Concesiones y autorizaciones	
<b>Tipo de Centro:</b>	Directo	<b>Imputación:</b>	C01	
<b>Unidad de obra</b>	m <sup>2</sup> por periodo de facturación			
<b>Definición:</b>	<p>Recoge los costes asociados a la ocupación privativa de dominio público portuario en virtud de una concesión o autorización en áreas destinadas a usos portuarios y a actividades auxiliares o complementarias de las mismas, así como los costes asociados al aprovechamiento especial del dominio público portuario en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios que tengan carácter de <u>portuarias o complementarias</u> (por ej. zonas logísticas, de almacenaje, etc).</p> <p>SE INCLUYEN LOS COSTES ASOCIADOS A LAS EXPLANADAS DE MUELLES Y ESTRUCTURAS DE ATRAQUE <u>TOTALMENTE</u> OTORGADAS EN CONCESIÓN.</p>			
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de la zona de almacenamiento, tránsito y maniobra</li> <li>- Amortización de la estructura de atraque otorgada en concesión</li> <li>- Amortización de la zona urbanizada destinada a actividades auxiliares o complementarias (ZAL, Zonas de almacenamiento)</li> <li>- Amortización del carril de grúas, en su caso (Ver criterios específicos de asignación de costes)</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro 15106 <i>Alumbrado general</i></li> <li>- Coste del centro 17101 <i>Servicios de control y vigilancia (guardamuelles)</i></li> <li>- Coste del centro 22101 <i>Mantenimiento</i></li> <li>- Coste del centro 22102 <i>Limpieza y recogida de basuras</i></li> </ul>			
<b>Observaciones</b>	<p>El coste de la zona de almacenamiento, tránsito y maniobra se imputará a este centro 16103 <i>Concesiones y autorizaciones</i> en caso de muelles <u>totalmente</u> otorgados en concesión. En caso de muelles parcialmente concesionados, el coste total de amortización de la zona de almacenamiento, tránsito y maniobra se imputará al centro 12301 <i>Superficie de almacenamiento, tránsito y maniobra</i> que se asignará, a su vez, a cada una de las tasas y tarifas asociadas (B2, B3, B4, C01, C02 y T7).</p> <p>En caso de estructuras de atraque concesionadas ver en el epígrafe <b>Criterios específicos de asignación de costes</b> de este manual (página 128) la imputación de los costes del dique de abrigo, canal de entrada, dársena y señalización y balizamiento interior.</p>			

<b>Código:</b>	17101	<b>Denominación:</b>	Servicios de control y vigilancia (guardamuelles)	
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Vigilancia y control	
<b>Tipo de Centro:</b>	Auxiliar	<b>Imputación:</b>	12101, 12201, 12301, 13301, 16101, 16102, 16103, 17102, 17103, 18101, 19201, 24101, 41105, 81101, 82101, 82102, 83101	
<b>Unidad de obra</b>	HH (Horas hombre)			
<b>Definición:</b>	Recoge los gastos del personal de celadores-guardamuelles, así como las herramientas y materiales que los mismos emplean para desarrollar su labor de vigilancia y control del recinto portuario.			
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gastos de personal de celadores-guardamuelles, incluyendo el coste de elementos de acción social</li> <li>- Consumos de aprovisionamientos, tales como herramientas, utensilios y demás materiales que empleen los celadores-guardamuelles para desarrollar su labor</li> <li>- Amortización de los locales de guardamuelles y su mobiliario</li> <li>- Amortización de los vehículos utilizados por guardamuelles para desarrollar su trabajo</li> <li>- Reparaciones y conservación de los activos anteriores</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro <i>15104 Red de agua</i></li> <li>- Coste del centro <i>15105 Red de electricidad</i></li> <li>- Coste del centro <i>22101 Mantenimiento</i></li> <li>- Coste del centro <i>22102 Limpieza y recogida de basuras</i></li> </ul>			
<b>Observaciones</b>	De acuerdo con el <b>artículo 57 de la Ley 33/2010</b> los servicios de vigilancia y policía de zonas comunes tienen la consideración de servicios generales. De acuerdo con lo establecido en los artículos 10, 13, 14, 15, 16, 17 y 18 de la citada Ley, forma parte del hecho imponible de cada tasa la prestación de los servicios comunes (generales) de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria, de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los elementos de dominio público. Por tanto, el coste de los servicios generales, entre los que se encuentra la vigilancia, se imputa a las infraestructuras que consumen tales servicios, cuyo coste global, incluyendo la parte correspondiente de servicios generales, se recupera a través de la liquidación de la correspondiente tasa.			

<b>Código:</b>	17102	<b>Denominación:</b>	Instalaciones de control vigilancia y otros servicios explotación	
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Vigilancia y control	
<b>Tipo de Centro:</b>	No Directo	<b>Imputación:</b>	B1, B2, B3, B4, B5, B6, C01	
<b>Unidad de obra</b>	Superficie total del puerto <sup>(*)</sup> ( <b>Ver criterios específicos de asignación de costes</b> )			
<b>Definición:</b>	Recoge los costes asociados a la infraestructura necesaria para la vigilancia y control del recinto portuario, tales como: vallado, control de accesos al recinto portuario, cámaras de vigilancia, etc.			
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de las vallas de cerramiento del Puerto</li> <li>- Amortización de los controles de acceso al recinto portuario</li> <li>- Amortización de cámaras de vigilancia</li> <li>- Consumos de repuestos y aprovisionamientos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro 15105 Red de electricidad</li> <li>- Coste del centro 15107 Otras redes</li> <li>- Coste del centro 17101 Servicios de control y vigilancia (guardamuelleres)</li> <li>- Coste del centro 22101 Mantenimiento</li> </ul>			
<b>Observaciones</b>	<p>(*) La imputación de los costes de este centro a las tasas afectadas (B1; B2, B3, B4, B5, B6, C01) se hará en función de los m2 de superficie destinados a cada una de las actividades gravadas por estas tasas.</p> <p>Se entiende que la superficie destinada al producto B1 son los metros cuadrados correspondientes a las "fosas de atraque" calculadas para cada Autoridad Portuaria y remitidas por Puertos del Estado a las mismas.</p> <p>Se entiende que la superficie destinada al resto de productos (B2, B3, B4, B5, B6, C01) se calcula partiendo de la superficie total terrestre a la que convendría eliminar las zonas no afectadas por el vallado y control de accesos de la Autoridad Portuaria (pe. ZALES, zonas abiertas al uso general, zonas donde no se desarrolla ninguna actividad como zonas de reserva, zonas protegidas etc).</p> <p>El porcentaje correspondiente a los metros cuadrados que hasta la aprobación de la Ley 33/2010 se imputaba a B3-Mercancías se divide ahora en dos tramos: el 99% se imputa a B3-Mercancías y el 1%* se imputa a B6 Utilización especial de la zona de tránsito.</p>			

\*Este dato corresponde al porcentaje medio de los ejercicios 2009, 2008 y 2007 de las cantidades liquidadas por ocupación de la zona de tránsito respecto del total liquidado por la tasa de la mercancía según la Ley 48/2003 para el conjunto de Autoridades Portuarias que han remitido sus datos de facturación a Puertos del Estado (75% del total de Autoridades Portuarias), redondeado a la unidad más cercana (el porcentaje medio real obtenido ha sido del 1,18%).

<b>Código:</b>	17103	<b>Denominación:</b>	Servicios de coordinación y control del tráfico de las operaciones	
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Vigilancia y control	
<b>Tipo de Centro:</b>	No Directo	<b>Imputación:</b>	B1, B2, B3, B4 y B5, B6	
<b>Unidad de obra</b>	Horas hombre <sup>(*)</sup>			
<b>Definición:</b>	Recoge los costes asociados a instalaciones, equipos y servicios relacionados con los centros de coordinación de servicios (CCS) y <u>similares</u> , que tienen por objeto el control del tráfico y de las operaciones. Asimismo, recoge los costes ligados a las tareas de ordenación del tráfico marítimo y terrestre, de planificación de operaciones portuarias y planificación territorial y otros similares.			
<b>Recursos:</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización del edificio destinado al CCS</li> <li>- Amortización de instalaciones</li> <li>- Amortización de mobiliario</li> <li>- Amortización de equipos y aplicaciones informáticas</li> <li>- Consumos de repuestos</li> <li>- Consumos de material de oficina</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Gastos de personal adscrito al CCS, incluyendo los elementos de acción social</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro 15104 Red de agua</li> <li>- Coste del centro 15105 Red de electricidad</li> <li>- Coste del centro 15107 Otras redes</li> <li>- Coste del centro 17101 Servicios de control y vigilancia (guardamuelleres)</li> <li>- Coste del centro 22101 Mantenimiento</li> <li>- Coste del centro 22102 Limpieza y recogida de basuras</li> </ul>			
<b>Observaciones</b>	Imputación en función de las horas hombre dedicadas por el personal de la Autoridad Portuaria a la realización de las tareas de coordinación, control y ordenación del tráfico marítimo y terrestre.			

<b>Código:</b>	18101	<b>Denominación:</b>	Vías de circulación portuaria
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Vías de circulación portuaria
<b>Tipo de Centro:</b>	No Directo	<b>Imputación:</b>	B2, B3i, B4, B5, C01, C02
<b>Unidad de obra</b>	<b>(Ver criterios específicos de asignación de costes)</b>		
<b>Definición:</b>	<p>Recoge los costes asociados a las vías de circulación del puerto que facilitan el acceso de los vehículos, personas y mercancías a muelles, concesiones, autorizaciones y otras instalaciones portuarias. Incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pavimentos, calzada y cimentación</li> <li>- zonas de aparcamiento</li> <li>- puentes y alcantarillas</li> <li>- jardines y zonas verdes asociadas a las vías de circulación, etc.</li> </ul> <p>Se incluyen en este epígrafe los accesos y vías de circulación que discurren por una zona de actividades logísticas.</p>		
<b>Recursos:</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de las vías de circulación portuaria</li> <li>- Amortización de zonas de aparcamiento</li> <li>- Amortización de puentes, alcantarillas y túneles</li> <li>- Consumos de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste procedente del centro 15104 <i>Red de agua</i></li> <li>- Coste del centro 15106 <i>Alumbrado general</i></li> <li>- Coste del centro 17101 <i>Servicios de control y vigilancia (guardamuerte)</i></li> <li>- Coste del centro 22101 <i>Mantenimiento</i></li> <li>- Coste del centro 22102 <i>Limpieza y recogida de basuras</i></li> </ul>		
<b>Observaciones</b>	<p>Para que una vía de circulación tenga carácter de portuaria deben cumplirse simultáneamente dos condiciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Estar situadas dentro de las vallas de cerramiento del puerto</li> <li>2. Tener un control de accesos</li> </ol> <p>No obstante, se consideran vías de circulación portuaria las que discurren por las zonas de actividades logísticas (ZAL)</p> <p>En líneas generales, cuando por una vía transitan tanto mercancías como pasajeros, pesca fresca, vehículos con destino al puerto deportivo, concesionarios etc, se entiende que el mayor desgaste de la vía es producido por las mercancías. Por tanto, el coste de la vía se imputa EXCLUSIVAMENTE al producto B3i en función de las toneladas movidas.</p> <p>Cuando por la vía no transitan mercancías la imputación de su coste se hará a su producto correspondiente (B2, B4, B5, C01 y C02) (ver criterios específicos).</p> <p>Se incluyen en este centro los costes de vigilancia, limpieza y alumbrado de estas vías de circulación (zona común).</p>		

<b>Código:</b>	19201	<b>Denominación:</b>	Resto de inmovilizado y/o servicios afectos a la explotación	
<b>Área:</b>	1	<b>Familia:</b>	Servicios generales y resto de explotación	
<b>Tipo de Centro:</b>	No Directo	<b>Imputación:</b>	SCD Servicios comerciales diversos portuarios / SCN Servicios comerciales No portuarios	
<b>Unidad de obra</b>	m <sup>2</sup>			
<b>Definición:</b>	<p>Recoge los costes asociados al inmovilizado y/o servicios afectos a la explotación que no están incorporados en el resto de centros de coste del área de explotación y que son gestionados directamente por la Autoridad Portuaria. Se incluyen, entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aparcamientos</li> <li>- Instalaciones de la Autoridad Portuaria para alquiler</li> <li>- Instrumentos de calibración de básculas, etc.</li> <li>- Costes de venta de publicaciones</li> <li>- Costes relativos a organización de cursos, seminarios, etc</li> </ul>			
<b>Recursos:</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de edificios</li> <li>- Amortización de mobiliario</li> <li>- Amortización / Alquiler de maquinaria</li> <li>- Consumo de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste procedente del centro <i>15104 Red de agua</i></li> <li>- Coste procedente del centro <i>15105 Red de electricidad</i></li> <li>- Coste procedente del centro <i>15106 Alumbrado general</i></li> <li>- Coste procedente del centro <i>15107 Otras redes</i></li> <li>- Coste del centro <i>17101 Servicios de control y vigilancia (guardamuelles)</i></li> <li>- Coste del centro <i>22101 Mantenimiento</i></li> <li>- Coste del centro <i>22102 Limpieza y recogida de basuras</i></li> </ul>			
<b>Observaciones</b>	<p>La imputación del coste de este centro a los productos <i>SCD Servicios comerciales diversos portuarios</i> y <i>SCN Servicios comerciales No portuarios</i>, se hará en función de que el inmovilizado y/o los costes recogidos en este centro estén vinculados o no a la actividad portuaria.</p>			

<b>Código:</b>	21101	<b>Denominación:</b>	General de señales marítimas
<b>Área:</b>	2	<b>Familia:</b>	Generales de señales marítimas
<b>Tipo de Centro:</b>	Auxiliar	<b>Imputación:</b>	11101 y 11102
<b>Unidad de obra</b>	HH (Horas hombre)		
<b>Definición:</b>	Recoge todos los costes del personal (así como de las herramientas, materiales, vehículos y demás inmovilizado que los mismos empleen para desarrollar su trabajo) dedicado a la señalización marítima, tanto costera como interior de aguas del puerto, que no es posible separar por su dedicación a ambos tipos de ayudas a la navegación.		
<b>Recursos:</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gastos de personal dedicado a señalización marítima</li> <li>- Consumo de herramientas y utensilios</li> <li>- Amortización de vehículos y embarcaciones</li> <li>- Amortización del edificio del Centro de Control de Señales Marítimas</li> <li>- Amortización de instalaciones</li> <li>- Amortización de mobiliario</li> <li>- Amortización de equipos y aplicaciones informáticas</li> <li>- Reparaciones y conservación</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de centros auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro <i>15105 Red de electricidad</i></li> <li>- Coste del centro <i>22101 Mantenimiento</i></li> <li>- Coste del centro <i>22102 Limpieza y recogida de basuras</i></li> </ul>		

<b>Código:</b>	22101	<b>Denominación:</b>	Mantenimiento
<b>Área:</b>	2	<b>Familia:</b>	Mantenimiento y Conservación
<b>Tipo de Centro:</b>	Auxiliar	<b>Imputación:</b>	11101, 11102, 11201, 12101, 12201, 12301, 13101, 13201, 13202, 13301, 14101, 15101, 15102, 15103, 15104, 15105, 15106, 15107, 16101, 16102, 16103, 17101, 17102, 17103, 18101, 19201, 21101, 23101, 24101, 25101, 41101, 41102, 41105, 42101, 81101, 82101, 82102, 82103, 83101
<b>Unidad de obra</b>	HH (Horas hombre)		
<b>Definición:</b>	Recoge todos los costes asociados a los distintos tipos de mantenimiento (mecánico, eléctrico y general) que realiza la Autoridad Portuaria en sus instalaciones.		
<b>Recursos:</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de edificios</li> <li>- Amortización de maquinaria</li> <li>- Amortización de mobiliario</li> <li>- Amortización de vehículos</li> <li>- Gastos de personal dedicado a mantenimiento</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro 15104 Red de agua</li> <li>- Coste del centro 15105 Red de electricidad</li> <li>- Coste del centro 22102 Limpieza y recogida de basuras</li> </ul>		

<b>Código:</b>	22102	<b>Denominación:</b>	Limpieza y recogida de basuras	
<b>Área:</b>	2	<b>Familia:</b>	Mantenimiento y conservación	
<b>Tipo de Centro:</b>	Auxiliar	<b>Imputación:</b>	11101, 12101, 12201, 12301, 13202, 13301, 16101, 16102, 16103, 17101, 17103, 18101, 19201, 21101, 22101, 24101, 25101, 41105, 42101, 81101, 82101, 82102, 83101	
<b>Unidad de obra</b>	m <sup>2</sup> o según otro criterio			
<b>Definición:</b>	Se recogen en este centro todos los costes relacionados con los servicios de limpieza y recogida de basuras de la zona del puerto, incluidos los edificios cuya propiedad o conservación es responsabilidad de la Autoridad Portuaria.			
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gastos de personal dedicado a limpieza y recogida de basuras, así como la parte de elementos de acción social que le corresponde</li> <li>- Consumo de aprovisionamientos, herramientas, utensilios, etc.</li> <li>- Amortización de maquinaria</li> <li>- Amortización de contenedores</li> <li>- Gastos de servicios exteriores por limpieza</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro 15104 Red de agua</li> </ul>			
<b>Observaciones</b>	De acuerdo con el <b>artículo 57 de la Ley 33/2010</b> los servicios de limpieza de zonas comunes de tierra y agua tienen la consideración de servicio general. De acuerdo con lo establecido en los artículos 10, 13, 14, 15, 16, 17 y 18 de la citada Ley, forma parte del hecho imponible de cada tasa la prestación de los servicios comunes (generales) de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria, de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los elementos de dominio público. Por tanto, el coste de los servicios generales, entre los que se encuentra la limpieza, se imputa a las infraestructuras que consumen tales servicios, cuyo coste global, incluyendo la parte correspondiente de servicios generales, se recupera a través de la liquidación de la correspondiente tasa.			

<b>Código:</b>	22103	<b>Denominación:</b>	Limpieza y recogida de basuras específica	
<b>Área:</b>	2	<b>Familia:</b>	Mantenimiento y conservación	
<b>Tipo de Centro:</b>	Directo	<b>Imputación:</b>	SCD (Servicios comerciales diversos portuarios)	
<b>Unidad de obra</b>	m <sup>2</sup>			
<b>Definición:</b>	Se engloban todos los costes de limpieza y recogida de basuras extraordinaria, realizada en los muelles por la Autoridad Portuaria como consecuencia de las actividades de manipulación de mercancías realizada por algún usuario del puerto.			
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gastos de personal dedicado a limpieza y recogida de basuras</li> <li>- Consumo de aprovisionamientos, herramientas, utensilios, etc.</li> <li>- Amortización de maquinaria</li> <li>- Amortización de contenedores</li> <li>- Gastos de servicios exteriores por limpieza</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de Centros Auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- No existen</li> </ul>			

<b>Código:</b>	23101	<b>Denominación:</b>	Conservación del medioambiente de las operaciones
<b>Área:</b>	2	<b>Familia:</b>	Conservación del medioambiente
<b>Tipo de Centro:</b>	Auxiliar	<b>Imputación:</b>	11201, 12101, 12201, 12301
<b>Unidad de obra</b>	Imputación a cada centro en la proporción que le corresponda		
<b>Definición:</b>	<p>Recoge el coste derivado del establecimiento de medidas anticontaminantes en las diferentes infraestructuras del puerto con el fin de evitar deterioros medioambientales. Entre ellas destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mamparas para polución por emisión de partículas en muelles</li> <li>- Limpieza extraordinaria de las aguas interiores del puerto (no se incluye la limpieza ordinaria de aguas del puerto que se encuentra recogida en el centro <i>11201 Diques de abrigo, canales y dársenas</i>)</li> <li>- Embarcaciones para la lucha contra la contaminación</li> <li>- Barreras flotantes y medios de contención de vertidos</li> <li>- Bombas succionadoras de combustible</li> <li>- Barreras absorbente</li> <li>- Medios para control de la calidad del agua, etc</li> </ul>		
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de los elementos e instalaciones anticontaminantes instalados en el puerto.</li> <li>- Gastos derivados de la limpieza <u>extraordinaria</u> de aguas interiores del puerto.</li> <li>- Consumos de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de centros auxiliares:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Costes del centro <i>22101 Mantenimiento</i></li> </ul>		

<b>Código:</b>	23102	<b>Denominación:</b>	Conservación del medioambiente general	
<b>Área:</b>	2	<b>Familia:</b>	Conservación del medioambiente	
<b>Tipo de Centro:</b>	No directo	<b>Imputación:</b>	B1 y B3	
<b>Unidad de obra</b>	Volumen de ingresos			
<b>Definición:</b>	<p>Recoge todos los costes genéricos de carácter medioambiental y de lucha contra la contaminación que se originan en el conjunto del puerto, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estudios sobre contaminación acústica</li> <li>- Medios para control de la calidad del aire</li> <li>- Tanques de almacenamiento y recipientes para recogida de residuos o vertidos</li> <li>- Costes del personal especializado en la lucha contra la contaminación</li> <li>- Costes de formación del personal (ej. simulacros)</li> <li>- Costes derivados de la externalización del servicio de lucha contra la contaminación</li> <li>- Costes derivados de la elaboración y actualización de Planes de Contingencias por contaminación</li> </ul>			
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de equipos o instalaciones medioambientales</li> <li>- Consumo de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Gastos de asistencias externas para realización de estudios o proyectos medioambientales</li> <li>- Costes de personal</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de centros auxiliares</u></b></p> <p>No existen</p>			
<b>Observaciones</b>	<p>Se entiende que los costes medioambientales al tener como fin la lucha contra la contaminación tienen la consideración de servicios generales del puerto, de acuerdo con la definición dada en el artículo 57 g) de la Ley 33/2010.</p>			

<b>Código:</b>	23103	<b>Denominación:</b>	Recogida de desechos generados por buques	
<b>Área:</b>	2	<b>Familia:</b>	Conservación del medioambiente	
<b>Tipo de Centro:</b>	Directo	<b>Imputación:</b>	TR	
<b>Unidad de obra</b>	Volumen de descargas (m3)			
<b>Definición:</b>	<p>Recoge los costes incurridos por las Autoridades Portuarias derivados de la prestación del servicio de recepción de desechos generados por buques en el puerto. En concreto incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gastos abonados a la empresa suministradora del servicio por las descargas realizadas.</li> <li>- Gastos derivados de la distribución del posible remanente entre los titulares de licencias del servicio.</li> <li>- Costes de personal de la Autoridad Portuaria directamente vinculados a este servicio.</li> <li>- Costes derivados de la elaboración y aprobación del Plan de Recepción de Residuos según el artículo 130 de la Ley 33/2010.</li> </ul>			
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gastos de reparaciones y conservación, en concreto los de la cuenta contable 62233 Recogida de desechos generados por buques.</li> <li>- Gastos derivados de la distribución del posible remanente.</li> <li>- Gastos de personal.</li> <li>- Gastos de asistencias técnicas.</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de centros auxiliares</u></b></p> <p>No existen</p>			

<b>Código:</b>	24101	<b>Denominación:</b>	Prevención y control de emergencias	
<b>Área:</b>	2	<b>Familia:</b>	Prevención y control de emergencias	
<b>Tipo de Centro:</b>	No Directo	<b>Imputación:</b>	B1, B2, B3, B4, B5, B6, C01 y T7	
<b>Unidad de obra</b>	Volumen de ingresos			
<b>Definición:</b>	<p>Se recogen todos los costes relacionados con la seguridad preventiva del puerto, en relación con las mercancías peligrosas y demás normativa aplicable sobre protección civil, prevención de incendios, salvamento etc, recogidos en el <b>artículo 57 g) de la Ley 33/2010</b>. En ellos destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Convenios con el Cuerpo de Bomberos</li> <li>- Medios necesarios para la extinción de incendios</li> <li>- Costes derivados de la implantación y actualización de los planes de emergencia</li> <li>- Costes del personal de la Autoridad Portuaria dedicado al control de emergencias</li> <li>- Formación y prácticas en materia de emergencias (simulacros, cursos, etc)</li> <li>- Costes derivados del cumplimiento de la normativa sobre protección civil</li> <li>- Costes de sistemas de comunicación para el control de emergencias, en general</li> <li>- Sistemas de alarma y señalización</li> <li>- Equipos de protección de personal (ej. ropas protectoras ...)</li> </ul>			
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de edificios</li> <li>- Amortización de los equipos de prevención y control de emergencias</li> <li>- Amortización de aplicaciones y equipos informáticos</li> <li>- Amortización de mobiliario</li> <li>- Consumos de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Gastos de personal directamente vinculado a estas operaciones</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de centros auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Costes del centro <i>15104 Red de agua</i></li> <li>- Costes del centro <i>15105 Red de electricidad</i></li> <li>- Costes del centro <i>15107 Otras redes</i></li> <li>- Costes del centro <i>17101 Servicios de control y vigilancia (guardamuelleres)</i></li> <li>- Costes del centro <i>22101 Mantenimiento</i></li> <li>- Costes del centro <i>22102 Limpieza y recogida de basuras</i></li> </ul>			

<b>Código:</b>	25101	<b>Denominación:</b>	Estructura de conservación	
<b>Área:</b>	2	<b>Familia:</b>	Estructura de conservación	
<b>Tipo de Centro:</b>	Estructura	<b>Imputación:</b>	A resultados	
<b>Unidad de obra</b>	-			
<b>Definición:</b>	<p>Recoge todos los costes relacionados con el personal administrativo de conservación, amortización del edificio destinado a almacenamiento de repuestos y conservación, materiales consumibles, etc., así como todos los costes asociados a dicho edificio.</p> <p>No se incluyen en este centro de coste los gastos relativos a compras de repuestos, materiales consumibles y demás que se llevarán directamente al centro de coste donde se consuman.</p>			
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización del edificio de almacén</li> <li>- Amortización de mobiliario</li> <li>- Amortización de equipos y aplicaciones informáticas</li> <li>- Consumos de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Gastos de personal directamente vinculado a estas operaciones</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de centros auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Costes del centro <i>15104 Red de agua</i></li> <li>- Costes del centro <i>15105 Red de electricidad</i></li> <li>- Costes del centro <i>22101 Mantenimiento</i></li> <li>- Costes del centro <i>22102 Limpieza y recogida de basuras</i></li> </ul>			

<b>Código:</b>	41101	<b>Denominación:</b>	Dirección y administración de apoyo directo a explotación	
<b>Área:</b>	4	<b>Familia:</b>	Dirección y Administración	
<b>Tipo de Centro:</b>	No directo	<b>Imputación:</b>	A todas tasas y tarifas	
<b>Unidad de obra</b>	€/persona			
<b>Definición:</b>	Se recogen todos los costes de personal de oficinas, así como los materiales y elementos que utilicen, cuya labor está directamente relacionada con la explotación del puerto, por ej. gastos del personal de dominio público, de facturación etc.			
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gastos de personal cuya labor está directamente relacionada con la explotación del puerto.</li> <li>- Consumos de material de oficina</li> <li>- Amortización de los elementos de inmovilizado utilizados por este personal de administración</li> <li>- Consumos de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de centros auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Costes del centro <i>22101 Mantenimiento</i></li> <li>- Costes del centro <i>41104 Departamentos Autoridad Portuaria</i></li> <li>- Costes del centro <i>41105 Edificio de oficinas</i></li> </ul>			
<b>Observaciones</b>	<p>A la hora de realizar el reparto primario de consumos a este centro de coste se deberá tener en cuenta que el mismo es viable en términos coste-beneficio.</p> <p>La imputación a tasas y tarifas se realizará por cada Autoridad Portuaria en función de su estructura organizativa, según un criterio razonable (Ver criterios específicos de asignación de costes).</p>			

<b>Código:</b>	41102	<b>Denominación:</b>	Dirección y administración general	
<b>Área:</b>	4	<b>Familia:</b>	Dirección y administración	
<b>Tipo de Centro:</b>	Estructura	<b>Imputación:</b>	A resultados	
<b>Unidad de obra</b>	€/persona			
<b>Definición:</b>	Este centro recoge los costes del personal administrativo de la Autoridad Portuaria y otros costes <b>no vinculados directamente a la explotación</b> .			
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gastos del personal no ligado a explotación</li> <li>- Amortización de instalaciones, mobiliario, equipos y aplicaciones informáticas de los departamentos no vinculados a explotación.</li> <li>- Amortización del parque móvil no vinculado a explotación</li> <li>- Consumo de material de oficina y telefonía cuando, en términos coste-beneficio, no factible imputarlo a los diferentes departamentos</li> <li>- Consumo de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Costes de profesionales independientes, colaboraciones etc.</li> <li>- Costes de publicidad</li> <li>- Aportaciones a fundaciones, consorcios, etc</li> <li>- Fondo de compensación interportuario aportado en base a un determinado porcentaje de los recursos procedentes de las operaciones</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de centros auxiliares:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Costes del centro <i>22101 Mantenimiento</i></li> <li>- Coste del centro <i>41104 Departamentos Autoridad Portuaria</i></li> <li>- Coste del centro <i>41105 Edificio de oficinas</i></li> </ul>			
<b>Observaciones</b>	El funcionamiento de este centro se detalla en el epígrafe <i>Criterios específicos de asignación de costes</i> de este manual.			

<b>Código:</b>	41103	<b>Denominación:</b>	Aportación a Puertos del Estado	
<b>Área:</b>	4	<b>Familia:</b>	Dirección y administración	
<b>Tipo de Centro:</b>	No directo	<b>Imputación:</b>	A todas las tasas y tarifas	
<b>Clave de reparto</b>	Proporción de ingresos respecto del INCN			
<b>Definición:</b>	Recoge la aportación de las Autoridades Portuarias a Puertos del Estado recogida en el artículo 3.1.b) de la Ley 33/2010. La imputación a tasas y tarifas se realizará en proporción al ingreso que representa cada tasa o tarifa respecto del importe neto de la cifra de negocio.			
<b>Recursos</b>	<b>Directos:</b> - Aportación a Puertos del Estado  <b><u>Procedentes de centros auxiliares:</u></b> - No existen			

<b>Código:</b>	41104	<b>Denominación:</b>	Departamentos de la Autoridad Portuaria	
<b>Área:</b>	4	<b>Familia:</b>	Dirección y administración	
<b>Tipo de Centro:</b>	Auxiliar	<b>Imputación:</b>	41101, 41102 y al resto de centros de coste a los que presten apoyo los departamentos	
<b>Unidad de obra</b>	Según el criterio más adecuado para cada Autoridad Portuaria (€/persona, Horas hombre, ...)			
<b>Definición:</b>	Recoge el coste de los diferentes departamentos administrativos de la Autoridad Portuaria.			
<b>Recursos</b>	<p><b>Directos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gastos de personal de los empleados adscritos a los diferentes departamentos</li> <li>- Amortización de instalaciones, mobiliario, equipos y aplicaciones informáticas correspondiente a cada departamento</li> <li>- Gastos de reparación de los departamentos</li> <li>- Resto de costes directos asociados a cada departamento</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de centros auxiliares:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 41105 Edificio de oficinas</li> </ul>			
<b>Observaciones</b>	<p>Este centro de coste deberá dividirse en tantos subcentros como departamentos se estime conveniente controlar o desagregar.</p> <p>A la hora de realizar el reparto primario de consumos a este centro, deberá tenerse en cuenta que el mismo es viable en términos coste – beneficio.</p> <p>El funcionamiento de este centro se detalla en el epígrafe <i>Criterios específicos de asignación de costes</i> de este manual.</p> <p><b>Se considera que la apertura de este centro de coste debe realizarse por las Autoridades Portuarias cuando el desarrollo del modelo de costes se encuentre en fase avanzada y siempre que sea viable económicamente.</b></p>			

<b>Código:</b>	41105	<b>Denominación:</b>	Edificio de oficinas
<b>Área:</b>	4	<b>Familia:</b>	Dirección y administración
<b>Tipo de Centro:</b>	Auxiliar	<b>Imputación:</b>	41101, 41102, 41104
<b>Unidad de obra</b>	Metros cuadrados ocupados por cada departamento		
<b>Definición:</b>	Recoge los costes asociados al edificio de oficinas de la Autoridad Portuaria		
<b>Recursos</b>	<p><b>Directos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización del edificio de oficinas</li> <li>- Amortización de instalaciones, mobiliario,</li> <li>- Gastos de reparación</li> <li>- Primas de seguros del edificio</li> <li>- IBI del edificio</li> <li>- Resto de gastos asociados al edificio de oficinas</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de centros auxiliares:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Costes del centro 15104 Red de agua</li> <li>- Costes del centro 15105 Red de electricidad</li> <li>- Costes del centro 15107 Otras redes</li> <li>- Costes del centro 17101 Servicios de control y vigilancia (guardamuelleres)</li> <li>- Costes del centro 22101 Mantenimiento</li> <li>- Costes del centro 22102 Limpieza y recogida de basuras</li> </ul>		
<b>Observaciones</b>	<p>Los costes totales (directos e indirectos procedentes de centros auxiliares) del edificio de oficinas de la Autoridad Portuaria se imputarán a los diferentes departamentos (41101, 41102 y 41104) en función de los metros cuadrados ocupados por cada uno de ellos.</p> <p>El funcionamiento de este centro se detalla en el epígrafe <i>Criterios específicos de asignación de costes</i> de este manual.</p>		

<b>Código:</b>	42101	<b>Denominación:</b>	Elementos de acción social
<b>Área:</b>	4	<b>Familia:</b>	Acción social
<b>Tipo de Centro:</b>	Auxiliar	<b>Imputación:</b>	A todos los centros que consuman personal
<b>Unidad de obra</b>	€/persona		
<b>Definición:</b>	Recoge todos los costes relacionados con las actividades de acción social de la Autoridad Portuaria, tales como economatos, servicios médicos y botiquín, comedores, instalaciones deportivas, etc.		
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de los edificios vinculados a la acción social, tales como comedores, economatos, etc.</li> <li>- Amortización de instalaciones deportivas</li> <li>- Amortización de equipos y aplicaciones informáticas</li> <li>- Amortización de mobiliario</li> <li>- Amortización de otros elementos de inmovilizado vinculados a la acción social</li> <li>- Consumos de aprovisionamientos</li> <li>- Consumos de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Costes de servicios exteriores prestados a la Autoridad Portuaria en relación con la acción social</li> <li>- Gastos de personal directamente vinculado a la acción social</li> <li>- Otros gastos no incluidos anteriormente, tales como ayudas al personal, fondo social, local social, gastos sindicales, local sindical, etc.</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de centros auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Costes del centro <i>15104 Red de agua</i></li> <li>- Costes del centro <i>15105 Red de electricidad</i></li> <li>- Costes del centro <i>15106 Alumbrado general</i></li> <li>- Costes del centro <i>22101 Mantenimiento</i></li> <li>- Costes del centro <i>22102 Limpieza y recogida de basuras</i></li> </ul>		
<b>Observaciones</b>	El coste de los elementos de la acción social se imputará como mayor gasto de personal a todos los centros que consuman gastos de personal.		

<b>Código:</b>	81101	<b>Denominación:</b>	Vías de circulación de uso público
<b>Área:</b>	8	<b>Familia:</b>	Vías de circulación de uso público
<b>Tipo de Centro:</b>	Estructura	<b>Imputación:</b>	A resultados
<b>Unidad de obra</b>	Km.		
<b>Definición:</b>	<p>Recoge los costes asociados a las vías de circulación, puentes, túneles, etc, cuya propiedad y conservación es responsabilidad de la Autoridad Portuaria y cuya utilización puede realizarse conjuntamente por la actividad portuaria y por la ciudadanía. Para que una vía de circulación tenga carácter público deben, por tanto, cumplirse simultáneamente las dos condiciones siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estar situadas fuera de las vallas de cerramiento del puerto</li> <li>• No tener control de accesos</li> </ul> <p>Se excluyen las vías de circulación situadas en zonas de actividades logísticas que tienen la consideración de Vías de circulación <u>portuaria</u></p>		
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de las vías de circulación de uso público</li> <li>- Amortización de zonas de aparcamiento público</li> <li>- Amortización de puentes y túneles de uso público</li> <li>- Consumo de repuestos</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Gastos de conservación de las zonas verdes asociados a estas vías</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de centros auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Costes del centro <i>15104 Red de agua</i></li> <li>- Costes del centro <i>15106 Alumbrado general</i></li> <li>- Costes del centro <i>17101 Servicios de control y vigilancia (guardamuelleres)</i></li> <li>- Costes del centro <i>22101 Mantenimiento</i></li> <li>- Costes del centro <i>22102 Limpieza y recogida de basuras</i></li> </ul>		
<b>Observaciones</b>	Se incluyen en este centro los costes de alumbrado, vigilancia y limpieza de estas vías de uso público (zona común).		

<b>Código:</b>	82101	<b>Denominación:</b>	Obras y equipos no operacionales
<b>Área:</b>	8	<b>Familia:</b>	Obras, equipos y edificios no operacionales
<b>Tipo de Centro:</b>	Estructura	<b>Imputación:</b>	A resultados
<b>Unidad de obra</b>	m <sup>2</sup>		
<b>Definición:</b>	<p>Recoge los costes relacionados con la gestión y supervisión de obras y equipos no afectos a la explotación, así como el del patrimonio artístico de la Autoridad Portuaria cuya propiedad y conservación es responsabilidad de la misma.</p> <p>Se incluyen en este centro los costes asumidos por la Autoridad Portuaria del inmovilizado entregado al uso general (ejemplo, mantenimiento de paseos marítimos, muelles entregados al uso general, etc)</p>		
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Gastos de conservación del patrimonio artístico de la Autoridad Portuaria</li> <li>- Consumo de repuestos</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de centros auxiliares:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Costes del centro 11201 <i>Diques de abrigo, canales y dársenas</i></li> <li>- Costes del centro 15104 <i>Red de agua</i></li> <li>- Costes del centro 15105 <i>Red de electricidad</i></li> <li>- Costes del centro 15106 <i>Alumbrado general</i></li> <li>- Costes del centro 17101 <i>Servicios de control y vigilancia (guardamuelleres)</i></li> <li>- Costes del centro 22101 <i>Mantenimiento</i></li> <li>- Costes del centro 22102 <i>Limpieza y recogida de basuras</i></li> </ul>		
<b>Observaciones</b>	<p>El inmovilizado entregado al uso ciudadano tiene la consideración de <b>zona común</b>, por lo que los costes de alumbrado, limpieza y vigilancia de estos espacios son costes de servicios generales que se imputan a las infraestructuras que los generan, es decir a este centro 82101 <i>Obras y equipos no operacionales</i>.</p>		

<b>Código:</b>	82102	<b>Denominación:</b>	Edificios no operacionales	
<b>Área:</b>	8	<b>Familia:</b>	Obras, equipos y edificios no operacionales	
<b>Tipo de Centro:</b>	Estructura	<b>Imputación:</b>	A resultados	
<b>Unidad de obra</b>	m <sup>2</sup>			
<b>Definición:</b>	Recoge los costes relacionados con la gestión y supervisión de edificios y locales no afectos a la explotación cuya propiedad y conservación es responsabilidad de la Autoridad Portuaria.			
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización de mobiliario</li> <li>- Gastos de reparaciones y conservación</li> <li>- Consumo de repuestos</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de centro auxiliares:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Costes del centro 15104 <i>Red de agua</i></li> <li>- Costes del centro 15105 <i>Red de electricidad</i></li> <li>- Costes del centro 17101 <i>Servicios de control y vigilancia (guardamuelleres)</i></li> <li>- Costes del centro 22101 <i>Mantenimiento</i></li> <li>- Costes del centro 22102 <i>Limpieza y recogida de basuras</i></li> </ul>			

<b>Código:</b>	82103	<b>Denominación:</b>	Estructura de abrigo pendiente de asignación
<b>Área:</b>	8	<b>Familia:</b>	Obras, equipos y edificios no operacionales
<b>Tipo de Centro:</b>	Estructura	<b>Imputación:</b>	A resultados ( <b>Ver criterios específicos de asignación</b> )
<b>Unidad de obra</b>	m <sup>2</sup> de superficie abrigada		
<b>Definición:</b>	Recoge los costes asociados a los diques de abrigo, canales y dársenas relativos a las obras de ampliación del puerto que dan servicio a futuros muelles previstos por la Autoridad Portuaria.		
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización diques de abrigo y contradiques</li> <li>- Amortización obras de encauzamiento tales como escolleras y diques de encauzamiento</li> <li>- Amortización del dragado cuando es de primer establecimiento o gasto del dragado de mantenimiento</li> <li>- Amortización de esclusas</li> <li>- Reparaciones y conservación de obras de abrigo</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de centros auxiliares</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro <i>15106 Alumbrado general</i></li> <li>- Coste del centro <i>22101 Mantenimiento</i></li> </ul>		

<b>Código:</b>	83101	<b>Denominación:</b>	Inmovilizado cedido a Organismos Públicos	
<b>Área:</b>	8	<b>Familia:</b>	Cesiones a Organismos públicos	
<b>Tipo de Centro:</b>	Estructura	<b>Imputación:</b>	A resultados	
<b>Unidad de obra</b>	m <sup>2</sup>			
<b>Definición:</b>	<p>Recoge los costes asociados a los elementos de inmovilizado cuyo uso ha sido cedido a órganos o entidades de cualquier Administración, de acuerdo con los artículos 94.2 y 95.3 de la Ley 48/2003, cuya propiedad y conservación es responsabilidad de la Autoridad Portuaria. A título de ejemplo, se englobaría en este centro de coste aquellos edificios propiedad de la Autoridad Portuaria cuyo uso ha sido cedido a Aduanas, Guardia Civil, Capitanía Marítima, etc.</p>			
<b>Recursos</b>	<p><b><u>Directos:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amortización, si existiera, de los elementos de inmovilizado cedidos a otros Organismos Públicos</li> <li>- Gastos de reparaciones de conservación</li> <li>- Consumo de repuestos</li> </ul> <p><b><u>Procedentes de centros auxiliares:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coste del centro 15104 Red de agua</li> <li>- Coste del centro 15105 Red de electricidad</li> <li>- Coste del centro 15107 Otras redes</li> <li>- Coste del centro 17101 Servicios de control y vigilancia (guardamuelles)</li> <li>- Coste del centro 22101 Mantenimiento</li> <li>- Coste del centro 22102 Limpieza y recogida de basuras</li> </ul>			

### 3.3. El Proceso de Imputación de Costes a la Cartera de Productos. Las Matrices de Coste

Una vez definido el conjunto de productos de una Autoridad Portuaria, que genera la liquidación de tasas y la facturación de tarifas, y definidos los centros de coste, así como su tipología, el siguiente paso será la descripción de todo el proceso de imputación de los recursos consumidos por cada uno de los productos de la Autoridad Portuaria.

Este proceso puede dividirse en las tres etapas siguientes:

#### Primera Etapa: El Reparto Primario

Una vez hecha la distinción entre gasto y coste se realiza el reparto primario, que consiste en distribuir los distintos recursos (costes) procedentes de contabilidad financiera en los diferentes centros de coste definidos, en función del consumo realizado en cada uno de ellos.

En las fichas de cada centro de coste se recogen, a título orientativo, los recursos directos que consume cada centro, es decir, se recoge este reparto primario. Por ejemplo, todos los costes del personal de la Autoridad Portuaria se irán distribuyendo a cada uno de los centros donde se consume este recurso, es decir, irán al centro *17101 Servicios de control y vigilancia (Guardamuelles)* los costes del personal de guardamuelles, al *22101 Mantenimiento* los costes del personal de talleres, etc.

En general, tal como se señala en la página 38 de este manual, ***todos aquellos costes que puedan llevarse directamente a un centro principal directo, no directo o de estructura deben llevarse, en el reparto primario, a ese centro, sin pasar por un auxiliar, con el fin de evitar repartos innecesarios.*** Por ejemplo, el coste del personal de guardamuelles que permanentemente esté ubicado en la estación marítima se imputará, como recurso directo, al subcentro *12201i Instalaciones especializadas en gestión directa: Estación Marítima*, sin pasar por el auxiliar *17101 Servicios de control y vigilancia (guardamuelles)*.

- **Segunda Etapa: El Reparto Secundario. Las Matrices de Costes (I)**

En la segunda etapa del proceso de imputación de costes se procede a la redistribución de los costes totales de los centros auxiliares a otros centros de coste a los que prestan servicio, en función de la carga de trabajo que estos centros consuman de los auxiliares y que se mide a través de la unidad de obra definida para cada centro.

Por tanto, este reparto constituye una carga indirecta para los centros que reciben dichos costes.

El reparto secundario permite repercutir los costes de los centros auxiliares a los centros principales directos y no directos para, posteriormente, imputarlos a los objetivos de coste finales (Cartera de Productos y Líneas de Negocio) y al resultado económico o de explotación (centros de coste de estructura).

Los procedimientos que se pueden emplear para llevar a cabo el reparto secundario dependen del tipo de prestaciones realizadas entre los distintos centros de costes. Las formas de distribución que pueden darse entre los centros auxiliares y los principales son las siguientes:

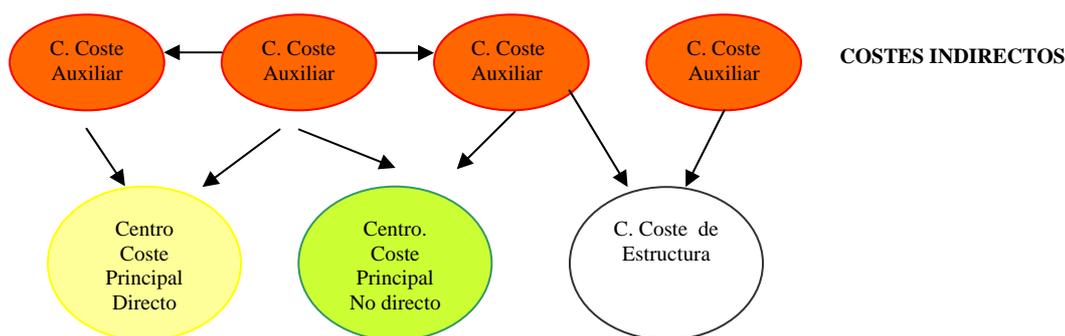
1. Los costes de los centros auxiliares o de apoyo son distribuidos directamente a los centros principales, directos y no directos.
2. Los costes de los centros auxiliares o de apoyo son previamente distribuidos a otros centros auxiliares, para con posterioridad, ser repercutidos a los centros principales, directos y no directos.

El reparto secundario queda expuesto en la siguiente matriz de costes, que recoge la imputación de todos los costes de los centros auxiliares a:

- 1º. Centros principales directos y no directos, así como de estructura.
- 2º. Otros centros auxiliares o de apoyo.

Al finalizar el reparto secundario se habrán cargado y trasladado todos los costes indirectos del modelo a los centros de coste principales directos y no directos, así como a los de estructura.

Es decir, estaríamos en la siguiente fase del proceso:





- **Tercera etapa: El coste de la Cartera de Productos. Las Matrices de Coste (II)**

Una vez se ha realizado el reparto Secundario, el siguiente paso es la asignación del coste de los centros principales directos y no directos a la Cartera de Productos (tasas y tarifas por servicios), puesto que el coste de los centros auxiliares se repercutió de forma indirecta en dicha cartera a través de los centros principales.

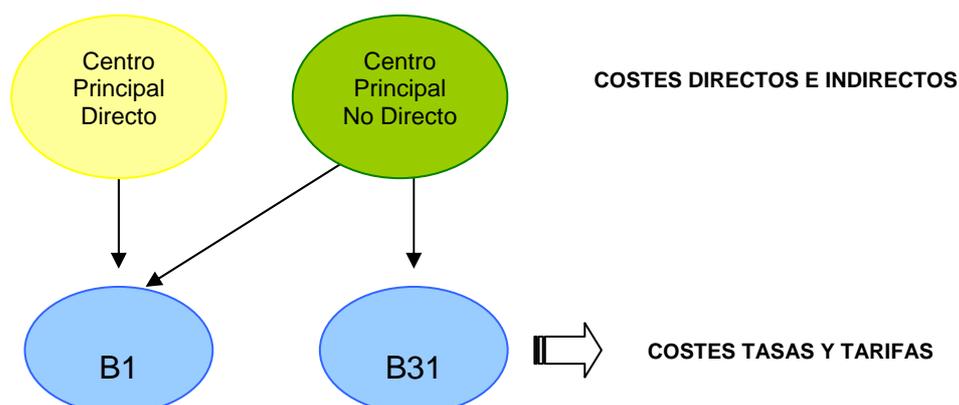
La imputación de costes de los centros principales no directos a los diferentes productos se hará en función de la carga de trabajo, medida a través de la correspondiente unidad de obra, que de estos centros absorba cada producto de la cartera.

De otro lado, la imputación de costes de cada centro principal directo se hará únicamente al producto que consume sus recursos, ya que en este modelo todos los recursos consumidos pasan por un centro antes de imputarse a los productos. Esta forma de imputación permite definir unidades de obra también para los centros principales directos, cuyo objetivo es medir la eficiencia de los elementos/infraestructuras que componen dichos centros. Así, por ejemplo, el centro 11101 *Faros y balizas costeras* es principal directo respecto del producto B0 Señalización Marítima, es decir imputa íntegramente su coste a este producto. Sin embargo, para este centro se han definido como unidades de obra el número de faros y las horas de funcionamiento, no porque sea preciso repartir su coste a varios productos, sino porque permite medir la eficiencia o consumo de este centro en términos unitarios (coste monetario por cada faro y por cada hora de funcionamiento).

De esta forma, una vez imputado el coste de todos los centros principales se obtiene el coste de cada producto y se podrá calcular su margen, para con posterioridad, restar los costes de estructura y obtener el resultado económico o resultado interno de explotación de la Autoridad Portuaria.

La asignación e imputación del coste de todos los centros principales a los distintos productos que componen la cartera se recoge en la segunda Matriz de Costes. De esta forma, los costes totales de cada producto (tasa o tarifa) se obtienen por agregación de todos los costes de los centros principales, tanto directos como no directos, que imputan sus costes a aquellos.

Es decir, estaríamos en la siguiente fase del proceso:





### 3.4. Distinción entre Unidad de Obra y Clave de Reparto

En términos generales los costes indirectos (centros principales no directos y auxiliares) se imputan a sus respectivos objetos de coste (cartera de productos y otros centros de coste) a los que haya ido destinada su actividad, en base al consumo que cada objeto de coste hace del trabajo de dichos centros. Es decir, se realiza una imputación de los costes de los centros a sus respectivos objetos de coste en función de una unidad de obra (también denominada unidad de actividad) seleccionada para medir la carga de trabajo del centro.

En ocasiones pueden existir varias unidades de obra que expliquen el comportamiento de los costes en un determinado centro, siendo necesario escoger la más adecuada.

En líneas generales, para cada uno de los centros de coste principales No directos y auxiliares se ha intentado definir la unidad de obra que mejor explica el comportamiento del coste de esos centros, con el fin, además, de imputar dicho coste a su objeto de coste concreto. Sin embargo, en algunas ocasiones esto no ha sido posible, por lo que para poder realizar la asignación de los costes de esos centros se ha empleado una clave de reparto. Esto nos lleva a distinguir entre unidad de obra y clave de reparto.

Así la **clave de reparto** podría definirse como aquel criterio que permite imputar los costes indirectos a sus objetos de coste sin que exista una relación causa-efecto entre los recursos consumidos y los productos obtenidos. Por ejemplo, la imputación del centro principal no directo *12101 Estructura de atraque* se imputa en base a la clave o criterio de reparto 75% a B1 Buques y 25% a B2 Pasajeros y/o B3i Mercancías.

Por el contrario, la **unidad de obra** podría definirse como la unidad a través de la cual se pueden imputar los costes de los centros a los productos obtenidos. Es la unidad que más significativamente indica el comportamiento de los costes de un determinado centro productivo.

### 3.5. Márgenes de la Cartera de Productos

El margen de los productos de una Autoridad Portuaria vendrá dado por la diferencia entre los ingresos liquidados o facturados por los mismos y su coste.

Tal como establece el apartado 2.1, los ingresos generados por los productos de una Autoridad Portuaria aparecen regulados en el Título I de la Ley 33/2010 de modificación de la Ley 48/2003 de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General y se materializan, fundamentalmente, en tasas (precios públicos) y tarifas (precios privados).

El cálculo del coste, y por tanto del margen, correspondiente a cada producto, esto es a cada tasa y tarifa, permite no solo obtener el resultado económico o interno de explotación de la Autoridad Portuaria, sino también determinar márgenes por Líneas o Áreas de Negocio, mediante agregación de márgenes de los diferentes productos (tasas y tarifas) que componen un Área de Negocio.

Al mismo tiempo, el cálculo del coste, y por tanto del margen, de la Cartera de Productos (tasas y tarifas) es también importante desde el punto de vista fiscal, ya que la Ley 24/2001 de 27 de diciembre de Medidas Fiscales Administrativas y del Orden Social establece que las Autoridades Portuarias son entidades parcialmente exentas del impuesto de sociedades respecto de los ingresos procedentes de explotaciones económicas por la prestación de servicios comerciales, por los que se facturan tarifas, y que están sujetos al Impuesto, a diferencia de los ingresos de naturaleza tributaria o tasas que están exentos.

## 4. Costes de Estructura

### 4.1. Introducción

Como se ha establecido en el apartado 3.2, los costes de estructura son aquellos que no están vinculados con la explotación del negocio portuario.

Como consecuencia de lo anterior, los costes de estructura relacionados en este capítulo no se considerarán a la hora de calcular los costes directos e indirectos de los productos (tasas y tarifas) ni de las líneas de negocio. Son recursos considerados como gastos del periodo y afectan únicamente al resultado de explotación del mismo. Es decir, forman parte de la estructura general de la Autoridad Portuaria y como tales le permiten disponer de una determinada estructura material y organizativa.

### 4.2. Centros de Coste de Estructura

Los centros de coste de estructura, cuya imputación se hará directamente al resultado económico, definidos en el modelo de costes del sistema portuario son los siguientes:

- **Área 2 de Conservación**  
25101 Estructura de conservación
- **Área 4 de Administración**  
41102 Dirección y administración general
- **Área 8 de Inmovilizado no operacional**  
81101 Vías de circulación de uso público  
82101 Obras y equipos no operacionales  
82102 Edificios no operacionales  
82103 Estructura de abrigo pendiente de asignación  
83101 Inmovilizado cedido a organismos públicos

### 4.3. Absorción de los Costes de Estructura

De acuerdo con lo expresado en el apartado anterior los costes de estructura no forman parte del coste directo e indirecto de las tasas y tarifas, sino que son gastos que deben ser absorbidos por las ventas del periodo y, por tanto, no son susceptibles de incorporarse al valor de la Cartera de Productos, incrementando sus costes particulares.

No obstante lo anterior, el principio de autosuficiencia recogido en el artículo 7 de la Ley 33/2010 establece que el importe de las tasas por utilización tendrá en cuenta la totalidad de sus costes asociados a la dotación y mantenimiento de las infraestructuras

portuarias, incluyendo los de estructura que se les impute, lo que supone que la asignación de los costes de estructura a las tasas y tarifas se realizará, con dos fines que no contradicen lo dispuesto en el párrafo anterior:

- 1º. Por motivos fiscales, para la determinación del gasto deducible de cara al cálculo del impuesto de sociedades.**
- 2º. Para determinar el importe de las tasas y tarifas de forma que el mismo garantice, de acuerdo con la Ley 33/2010 el principio de autosuficiencia del Sistema Portuario y de cada Autoridad Portuaria.**

Para el cálculo del Impuesto de Sociedades, los costes de estructura se asignarán a las tasas y tarifas en función del criterio establecido en el artículo 135 de la Ley 43/1995 de 27 de diciembre del Impuesto de Sociedades, según el cual los "... gastos parcialmente imputables a rentas no exentas serán deducibles en el porcentaje que representen los ingresos obtenidos en el ejercicio de explotaciones económicas no exentas respecto de los ingresos totales de la entidad".

A los efectos de esta Ley son rentas no exentas las procedentes de explotaciones económicas, entendiéndose que los ingresos por la prestación de servicios comerciales (T6, T7, T81, T82, T83, SCD y SCN), en general, tienen la consideración de ingresos procedentes de explotaciones económicas.

Para garantizar el principio de autosuficiencia del Sistema Portuario, la imputación de los costes de estructura se hará en función de los ingresos.

**Por tanto, los costes de estructura no forman parte de los costes directos e indirectos asociados a los productos de la Autoridad Portuaria por los que se liquidan y facturan las correspondientes tasas y tarifas; ya que estos costes no están directamente vinculados a la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario ni a la prestación de servicios comerciales o no comerciales, sino que son gastos generales del periodo, sin embargo el importe liquidado y facturado por las tasas y tarifas debe absorber la totalidad de costes entre los que se encuentran los de estructura.**

**La absorción de los costes de estructura por cada tasa y tarifa se hará en la proporción que representa el ingreso de cada tasa y tarifa respecto del importe neto de la cifra de negocios.**

#### **4.4. Inventario de Costes de Estructura**

A continuación se relacionan las partidas de gastos de la contabilidad financiera que tienen la consideración de costes de estructura:

- a) Costes de personal administrativo que no puede vincularse de ninguna forma posible a explotación (se incluyen no solo los sueldos y salarios, sino también las dietas y gastos de viaje, los costes de acción social, seguros de accidentes, etc).

- b) Costes de indemnizaciones de personal
- c) Amortización de elementos de inmovilizado que no pueden vincularse de ninguna forma posible a explotación, y otros costes asociados a dichos elementos, tales como consumos, limpieza, seguros, reparaciones y conservación, etc.
- d) Asistencias técnicas excepto aquellas que puntual y excepcionalmente se puedan vincular a un tráfico o ingreso concreto del puerto.
- e) Gastos de publicidad, propaganda y relaciones públicas no asociados a tráficos concretos. Ejemplo, los gastos de la feria Seatrade serán un coste asociado al tráfico de pasajeros de crucero, mientras que los de publicidad y relaciones públicas del conjunto del puerto serán un coste de estructura.
- f) Material de oficina y material informático no inventariable.
- g) Seguro de responsabilidad civil.
- h) Comunicaciones (teléfono, fax, mensajería, correo, etc). Serán costes de estructura en la medida en que no se puedan repartir o cuando su distribución en términos "coste-beneficio" no merezca la pena.
- i) IBI de edificios no concesionados y no ligados a la explotación.
- j) Otros gastos de gestión corriente (dietas de asistencia al Consejo de Administración, aportaciones a fundaciones, asociaciones, consorcios, depósitos francos, patrocinios, gastos de gestión de cobro de deudas en vías de apremio etc).
- k) Cantidades aportadas al Fondo de Compensación Interportuario en base a un determinado porcentaje de los recursos generados por las operaciones.

## 5. El Resultado Económico o de Explotación

Como se ha señalado, uno de los objetivos que se persiguen con la implantación de un Modelo de Contabilidad de Costes es disponer de un mecanismo que permita analizar el proceso de generación del resultado económico o de explotación, analizando el proceso de transformación de los factores o recursos en productos.

Es decir, la contabilidad de costes se configura como un instrumento que permite explicar las transacciones internas que se generan en el seno de la Autoridad Portuaria.

Tal como se ha expuesto en el capítulo I el resultado económico o interno de explotación vendrá dado por la diferencia entre el margen de la Cartera de Productos (tasas y tarifas) de una Autoridad Portuaria y sus costes de estructura.

Es decir,

$$\text{Resultado Económico} = \sum_N MT_N - CE$$

donde,

- $MT_N$  = es la aportación al margen de los N Productos (tasas y tarifas)
- $CE$  = son los costes de estructura

Así mismo, el margen de los productos vendrá dado por la diferencia entre el importe liquidado o facturado por cada tasa y tarifa, respectivamente, y su coste, obtenido a través de los centros de coste y criterios de imputación que se han definido en este manual.

La determinación del resultado económico o de explotación mediante criterios analíticos permite no solo conocer si se ha generado o no excedente, sino que permite conocer, al mismo tiempo, por qué se ha producido o no, dicho excedente.

## 6. Costes y Gastos Financieros

### 6.1. Los Costes Financieros

Como se ha señalado en el apartado **3.1. Identificación de los costes y de los gastos**, el PGC07 establece la obligatoriedad de capitalizar los gastos financieros girados por el proveedor o correspondientes a préstamos u otro tipo de financiación ajena, específica o genérica, destinados a financiar inmovilizados materiales, siempre que se hubieran devengado antes de su puesta en condiciones de funcionamiento, cuyo plazo debe ser superior a un año.

Por tanto, estos gastos financieros activados se van incorporando al valor de adquisición del inmovilizado hasta que el mismo entra en condiciones de funcionamiento. De esta forma, estos gastos financieros se acaban incorporando a contabilidad analítica a través de la amortización del citado bien.

Una vez que el inmovilizado está en condiciones de funcionamiento, los gastos financieros que hasta ese momento han sido susceptibles de capitalización se consideran costes financieros vinculados al inmovilizado financiado y, por tanto, en el reparto primario, se incorporarán a los centros de coste a los que se hayan imputado el resto de costes de ese inmovilizado (amortización, reparaciones, etc).

### 6.2. Los Gastos Financieros

El resto de gastos financieros no tienen la consideración de costes financieros y, por tanto, no constituyen recursos consumidos por los diferentes productos de la Autoridad Portuaria.

Sin embargo, tal como sucede con los costes de estructura, los gastos financieros deben ser absorbidos por las tasas y tarifas liquidadas y facturadas respectivamente, ya que el artículo 7 de la Ley 33/2010 establece en relación al principio de autosuficiencia que el **importe** de las tasas por utilización se fijará teniendo en cuenta los costes directos e indirectos asociados a la dotación y manteniendo de las infraestructuras portuarias, incluyendo los costes de estructura que se les imputen, **los financieros**, los de amortización del inmovilizado y los necesarios para garantizar su adecuado desarrollo en función de las necesidades y requerimientos de la demanda.

**Por tanto, al igual que ocurre con los costes de estructura, los gastos financieros no destinados a la financiación de inmovilizados materiales según lo establecido en el PGC07, no se consideran directos o indirectos de la Cartera de Productos de una Autoridad Portuaria, sino que los mismos tienen la consideración de gastos del periodo. Sin embargo, estos gastos deben ser absorbidos por las tasas y tarifas con objeto de dar cumplimiento al principio de autosuficiencia recogido en el artículo 7 de la Ley 33/2010.**

## **7. Las Líneas de Negocio**

### **7.1. Introducción**

Uno de los objetivos del desarrollo del modelo analítico del sistema portuario es proporcionar a las Autoridades Portuarias un instrumento de gestión que les ayude en la toma de decisiones y en la gestión integral del puerto.

Como se ha señalado en el capítulo 1 las Líneas o Áreas de Negocio son objetivos de coste finales y pueden definirse como cualquier agregación de productos o servicios de los que la Autoridad Portuaria desea conocer los recursos o factores que consumen.

Estas Líneas de Negocio configuran la contabilidad de costes como un instrumento necesario para la gestión en las Autoridades Portuarias, ya que permiten conocer el coste y margen de todos aquellos elementos que la Autoridad Portuaria considere estratégicos y que por tanto, necesite controlar, tales como tipos de tráfico, muelles, instalaciones, clientes, etc.

El desarrollo de la contabilidad de costes por Líneas de Negocio se engloba dentro del Modelo de máximos, al cual deben tender a medio plazo todas las Autoridades Portuarias.

Para el desarrollo de esta segunda fase del proceso analítico se muestran, a continuación, las pautas generales acordadas. No obstante, como ya se ha señalado este capítulo deberá ser sometido a revisión con el fin de definir de forma más exhaustiva la imputación de costes e ingresos a las Líneas de Negocio.

### **7.2. Relación de Líneas de Negocio**

Tal como se ha indicado, una Autoridad Portuaria puede definir como línea de negocio cualquier objeto o elemento que necesite controlar. No obstante, se han fijado unas líneas comunes a todas las Autoridades Portuarias, basadas en los tráficos movidos, con el fin de poder obtener información homogénea de todo el Sistema Portuario.

Así pues, a continuación se muestra, en la tabla 3, una relación de las Líneas de Negocio comunes del sistema portuario, así como los productos (tasas y tarifas) adscritos a las mismas:

**Tabla 3**  
**Líneas de Negocio: Productos adscritos**

Líneas de Negocio	Tasas y Tarifas Asociadas <sup>1</sup>
Graneles líquidos petrolíferos	B1, B31, C01, T7, T8, SCD
Otros graneles líquidos	B1, B31, C01, T7, T8, SCD
Graneles sólidos SIN instalación especial	B1, B321, B6, C01, T6, T7, T8, SCD
Graneles sólidos CON instalación especial	B1, B322, C01, T7, T8, SCD
Mercancía general convencional	B1, B35, B6, C01, T6, T7, T8, SCD
Contenedores Lo-Lo	B1, T34, B6, C01, T6, T7, T8, SCD
Contenedores Ro-Ro	B1, B34, B6, C01, T7, T8, SCD
Tráfico Ro-Ro de vehículos	B1, B33, B6, C01, T7, T8, SCD
Tráfico Ro-Ro UTIS	B1, B33, B6, C01, T7, T8, SCD
Pesca fresca	B1, B4, C01, T7, T8, SCD
Pasajeros de línea regular	B1, B22, C01, T8, SCD
Pasajeros de cruceros	B1, B21, C01, T8, SCD
Avituallamiento	B1, B36, C01, T8, SCD
Reparaciones	B1, C01, T8, SCD
Puerto Ciudad	C02, T8, SCD
Zonas logísticas	B3, C01, T8, SCD
Puerto deportivo	B5, C01, T8, SCD
Otras	A especificar <sup>2</sup>

<sup>1</sup>Los productos B0 Señalización Marítima, TR Servicio de Recepción de Desechos Generados por Buques, SCN Servicios Comerciales No Portuarios y SPB Otros Servicios Portuarios no se tienen en cuenta a la hora de calcular los márgenes de las líneas de negocio.

<sup>2</sup>Deberá especificarse la línea de negocio que se ha abierto, así como los productos (tasas y tarifas) que están asociados. Solo será posible esta opción cuando la línea de negocio nueva no se pueda incluir en ninguno de los epígrafes anteriores.

Como se observa en el cuadro anterior, el coste de cada Línea de Negocio vendrá dado por agregación de costes de los productos o servicios (tasas y tarifas) que componen cada Línea.

Por otro lado, cada Autoridad Portuaria podrá, en función de sus necesidades, desarrollar con mayor amplitud cualquiera de las Líneas de Negocio de la tabla

anterior, pero siempre respetando la composición de productos y servicios (tasas y tarifas) adscritas a cada Línea de Negocio.

No obstante, la relación de productos (tasas y tarifas) enumerada en la tabla 3, representa el número máximo de los mismos que estarán asociados a cada Línea de Negocio, pudiendo darse el caso de que para una Línea de Negocio no estén adscritos la totalidad de productos (tasas y tarifas) relacionados en la tabla. A título de ejemplo, en caso de que el servicio de grúas sea prestado en régimen de gestión indirecta por un tercero privado, la Línea “Graneles sólidos SIN instalación especial” no recogerá el producto T6 Grúas, puesto que el servicio no es prestado por la Autoridad Portuaria.

### **7.3. Coste de las Líneas de Negocio**

Con el fin de calcular el coste de las Líneas de Negocio se considera necesario que cada Autoridad Portuaria, como paso previo, divida el puerto en las zonas o instalaciones que considere más conveniente, ya que el coste de los distintos productos (tasas y tarifas) variará en función de las diferentes zonas del puerto, puesto que los mismos están vinculados, fundamentalmente, a la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario. Al mismo tiempo, puesto que las líneas de negocio comunes se han establecido haciendo referencia a los tráficos, para cada zona en que se divida el puerto se deberán tener en cuenta sus tráficos movidos, con el fin de conocer también su coste. De esta forma, se obtendrá para cada zona del puerto su coste y el de sus tráficos movidos (Líneas de negocio).

Es decir, el paso previo para llegar a las líneas de negocio será calcular los costes de cada producto en cada una de las zonas en que se ha dividido el puerto. Para ello, es necesario desagregar los productos definidos en el apartado 2.1 (B0, B1, ..., SCD) en subproductos (subtasas y subtarifas) vinculados a cada zona del puerto, con el fin de conocer el coste unitario de cada zona y por cada tráfico movido.

De esta forma, si agregamos el coste de todos los subproductos (subtasas y subtarifas) de una misma zona (ejemplo, Muelle 1) obtendremos el coste total de esa zona, y si agregamos el coste de los subproductos (subtasas y subtarifas) de una zona concreta, pero asociados a un determinado tráfico (ejemplo, graneles sólidos sin instalación especial), obtendremos el coste de ese tráfico para esa zona (ejemplo graneles sólidos sin instalación especial en el Muelle 1).

Para calcular el coste de los subproductos (subtasas y subtarifas) resulta necesario, en algunos casos, abrir subcentros de coste para las zonas o grupos de zonas en que se haya dividido el puerto. Con ello, estaremos imputando el coste de los subcentros a los subproductos (subtasas y subtarifas) asociados a una determinada zona.

Como se ha señalado en el apartado 3.2.C) cada Autoridad Portuaria puede abrir tantos subcentros de coste como estime oportuno, debiendo respetar cada subcentro

la definición, unidad de obra, criterio de imputación o reparto, recursos consumidos etc, del centro de coste al que pertenece.

Al mismo tiempo, el coste de la Línea de Negocio para cualquier zona del puerto deberá respetar la adscripción de subproductos (subtasas y subtarifas) del epígrafe anterior.

#### 7.4. Ejemplo Explicativo

A continuación se muestra un ejemplo explicativo de las pautas dadas en este capítulo referente a las Líneas de Negocio.

Supongamos una Autoridad Portuaria con tres muelles comerciales en los que se mueven los tráficos que aparecen recogidos en la tabla 4.

**Tabla 4**  
**Muelles Comerciales**

Muelle 1	Muelle 2	Muelle 3
Granel sólido CON instalación	Granel líquido	Tráfico rodante
Contenedores	Contenedores	Pasajeros

Al mismo tiempo suponemos que:

- Muelle 1: Directamente explotado por la Autoridad Portuaria
- Muelle 2: En concesión la terminal de contenedores, el resto es explotado directamente por la Autoridad Portuaria
- Muelle 3: Totalmente concesionado, salvo la estructura de atraque

#### **SOLUCIÓN:**

Para comenzar con el cálculo de los costes, se divide el puerto en las zonas que se consideran más oportunas. En este caso la división propuesta sería:

- ♦ Zona 1: Muelle 1
- ♦ Zona 2: Muelle 2
- ♦ Zona 3: Muelle 3

Se realiza la asignación de códigos a cada uno de los tráficos movidos en el puerto:

- ♦ Granel líquido: Código 10

- ♦ Granel sólido CON instalación especial: Código 22
- ♦ Tráfico rodante: Código 30
- ♦ Contenedores: Código 40
- ♦ Pasajeros: Código 60

Con el objetivo de calcular el coste de cada zona del puerto y de sus tráficos asociados, se calculará para cada zona el coste de cada subproducto (subtasa y subtarifa) asociado a los distintos tráficos, tal y como se muestran en las Tablas 5, 6 y 7 correspondientes al Muelle 1, 2 y 3 respectivamente.

**Tabla 5**  
**Líneas de Negocio correspondientes al Muelle 1**

Asignación de Centros Directos y No Directos			Graneles Sólidos CON instalación (Línea de negocio 122)						Contenedores (Línea de negocio 140)							
			SUBTASAS		SUBTARIFAS				SUBTASAS			SUBTARIFAS				
			B11(22)	B31(22)	T811(22)	T821(22)	T831(22)	T71(22)	SCD1(22)	B11(40)	B31(40)	B61(40)	T811(40)	T821(40)	T831(40)	T61(40)
CÓDIGO	SUBCENTROS DE COSTE MUELLE 1, TRÁFICOS	UNIDAD														
12101	Estructura de atraque	m. Lineal														
12201	Instalaciones especializadas en gestión directa	Tm														
12301	Superficie de almacenamiento, tránsito y maniobra	m <sup>2</sup> periodo														
13101	Grúas	HF														
13201	Equipo de tracción y maniobra	Tm.														
13202	Vías e infraestructuras férreas	Tm.														
13301	Equipo de manipulación y pesaje	Nº pesadas														
15101	Agua a terceros	m3														
15102	Electricidad a terceros	Kw.h														
15103	Otros suministros a terceros	€/periodo														
17102	Instalaciones de control y vigilancia	(Sup. puerto)														
17103	Servicios coordinación y control del tráfico operaciones	(HH)														
18101	Vías de circulación portuaria	Tm														
19201	Resto de inmovilizado afecto a explotación	m2 periodo														
22103	Limpieza y recogida de basuras específica	m2 periodo														
23102	Conservación del medioambiente general	% Ingresos														
24101	Prevención y control de emergencias	% Ingresos														
41101	Dirección y administración de apoyo directo a explotación	€/persona														
41103	Aportación a Puertos del Estado	% Ingresos														
<b>TOTALES LÍNEAS DE NEGOCIO</b>			<b>COSTE TOTAL GRANELES SÓLIDOS CON INSTALACIÓN EN MUELLE 1</b>						<b>COSTE TOTAL CONTENEDORES EN MUELLE 1</b>							

**Tabla 6**  
**Líneas de Negocio correspondientes al Muelle 2**

Asignación de Centros Directos y No Directos			Graneles Líquidos (Línea de negocio 210)					Contenedores (Concesión) (Línea de negocio 240)								
			SUBTASAS		SUBTARIFAS					SUBTASAS			SUBTARIFAS			
			B12(10)	B32(10)	T812(10)	T822(10)	T832(10)	T72(10)	SCD2(10)	B12(40)	B32(40)	C012(40)	T812(40)	T822(40)	T832(40)	SCD2(40)
CÓDIGO	SUBCENTROS DE COSTE MUELLE 2 Y TRÁFICOS	UNIDAD														
12101	Estructura de atraque	m. lineal														
12201	Instalaciones especializadas en gestión directa	m <sup>2</sup> periodo														
12301	Superficie de almacenamiento, tránsito y maniobra	m <sup>2</sup> periodo														
13201	Equipo de tracción y maniobra	Tm.														
13202	Vías e infraestructuras férreas	Tm.														
13301	Equipo de manipulación y pesaje	Nº pesadas														
15101	Agua a terceros	m3														
15102	Electricidad a teceros	Kw.h														
15103	Otros suministros a terceros	€/periodo														
16102	Instalaciones especializadas en concesiones/autorizaci	m <sup>2</sup> periodo														
17102	Instalaciones de control y vigilancia	Sup. puerto														
17103	Servicios de coordinación y control del tráfico	HH														
18101	Vías de circulación portuaria	Tm														
19201	Resto de inmovilizado y/o servicios afectos a explotac	€/periodo														
22103	Limpieza y recogida de basuras específica	€/periodo														
23102	Conservación del medioambiente general	% Ingresos														
24101	Prevención y control de emergencias	% Ingresos														
41101	Dirección y administración de apoyo directo a explota	€/persona														
41103	Aportación a Puertos del Estado	% Ingresos														
<b>TOTALES LÍNEAS DE NEGOCIO</b>			<b>COSTE TOTAL GRANELES LÍQUIDOS EN MUELLE 2</b>					<b>COSTE TOTAL DE CONTENEDORES EN MUELLE 2</b>								

**Tabla 7**  
**Líneas de Negocio correspondientes al Muelle 3**

Asignación de Centros Directos y No Directos			Pasajeros (Línea de negocio 360)						Tráfico Rodante (Línea de negocio 330)						
			SUBTASAS			SUBTARIFAS			SUBTASAS			SUBTARIFAS			
			B13(60)	B23(60)	C013(60)	T8113(60)	T8123(60)	T8133(60)	SCD3(60)	B13(30)	B33(30)	C013(30)	T8113(30)	T8123(30)	T8133(30)
CÓDIGO	SUBCENTROS DE COSTE MUELLE 3 Y TRÁFICOS	UNIDAD													
12101	Estructura de atraque	m. lineal													
15101	Agua a terceros	m3													
15102	Electricidad a terceros	Kw.h													
15103	Otros suministros a terceros	€/periodo													
16102	Instalaciones especializadas en concesiones/autorizac	m2 periodo													
16103	Concesiones y autorizaciones	m <sup>2</sup> periodo													
17102	Instalaciones de control y vigilancia	Sup. Puerto													
17103	Servicios coordinación y control del tráfico	HH													
18101	Vías de circulación portuaria	Tm		(1)											
19201	Resto de inmovilizado y/o servicios afectos a explot	m2 periodo													
23102	Conservación medioambiente general	% Ingresos													
24101	Prevención y control de emergencias	% Ingresos													
41101	Dirección y administración de apoyo directo a explo	€/persona													
41103	Aportación a Puertos del Estado	% Ingresos													
<b>TOTALES LÍNEAS DE NEGOCIO</b>			<b>COSTE TOTAL DE PASAJEROS EN MUELLE 3</b>						<b>COSTE TOTAL DE CONTENEDORES EN MUELLE 3</b>						

(1) La misma vía es transitada por pasajeros y mercancía rodante. De acuerdo con el manual la imputación del coste se hace íntegramente a la mercancía (B3<sub>3(30)</sub>) porque se entiende que es quién más desgasta la vía de circulación



De esta forma el coste del cada uno de los muelles de la Autoridad Portuaria vendrá dado por:

- a) Suma del coste todas las subtasas y subtarifas asociadas a cada muelle

donde:

$$CosteMuellej = \sum_i Tij$$

i = cada una de las subtasas y subtarifas

j = cada uno de los muelles en que se divide el puerto

- b) Suma del coste de cada una de las líneas de negocio (tráficos) asociados a cada muelle

donde:

i = cada una de las líneas de negocio

$$CosteMuellej = \sum_i LNij$$

j = cada uno de los muelles en que se divide el puerto

# ***CRITERIOS ESPECÍFICOS DE ASIGNACIÓN DE COSTES***

## IMPUTACIÓN DEL CENTRO DE COSTE 11201 *DIQUES DE ABRIGO, CANALES Y DÁRSENAS*

El coste del centro auxiliar *11201 Diques de abrigo, canales y dársenas* se imputará a los subcentros *12101 Estructura de atraque*, *16101 Concesiones y autorizaciones puerto-ciudad* (por las estructuras de atraque que forman parte de muelles concesionados para actividades lúdicas, centros comerciales, etc) y al centro *82101 Obras y equipos no operacionales* (por los muelles entregados al uso general que no son objeto de explotación económica) en función de los metros lineales de atraque **ponderados** según el coste de la inversión para cada tipo de muelle.

Esta ponderación se emplea porque podría darse el caso de que los metros lineales de atraque de los pantalanes deportivos, por ejemplo, fueran mayores que los de los muelles comerciales, con lo que la mayor parte del coste de los diques recaería sobre el puerto deportivo frente al comercial, lo que no tendría sentido.

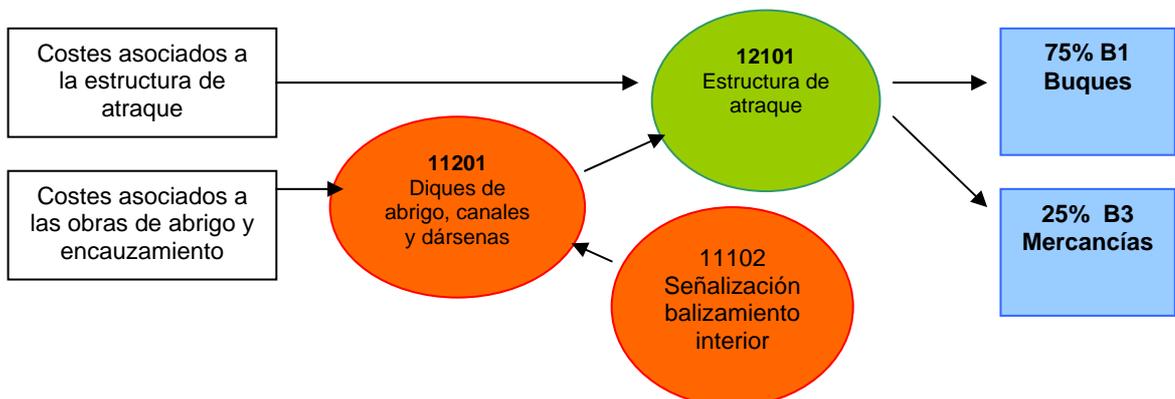
El coste de inversión según el tipo de muelle ha sido calculado por Puertos del Estado utilizando varios puertos tipo, con el fin de obtener un coste de inversión genérico según el tipo de muelle, obteniéndose la siguiente ponderación:

- Muelle comercial convencional: Ponderación = 1
- Pantalán de granel líquido: Ponderación = 0,5
- Muelle pesquero: Ponderación = 0,10
- Pantalán deportivo: Ponderación = 0,03

Estos parámetros serán utilizados por todas las Autoridades Portuarias.

La imputación del coste del centro *11201 Diques de abrigo, canales y dársenas*, en caso de que existan estructuras de atraque concesionadas y no concesionadas, se hará del siguiente modo (se refiere a concesiones de muelles comerciales, no a concesiones puerto-ciudad):

### a) Estructuras de atraque **NO concesionadas**

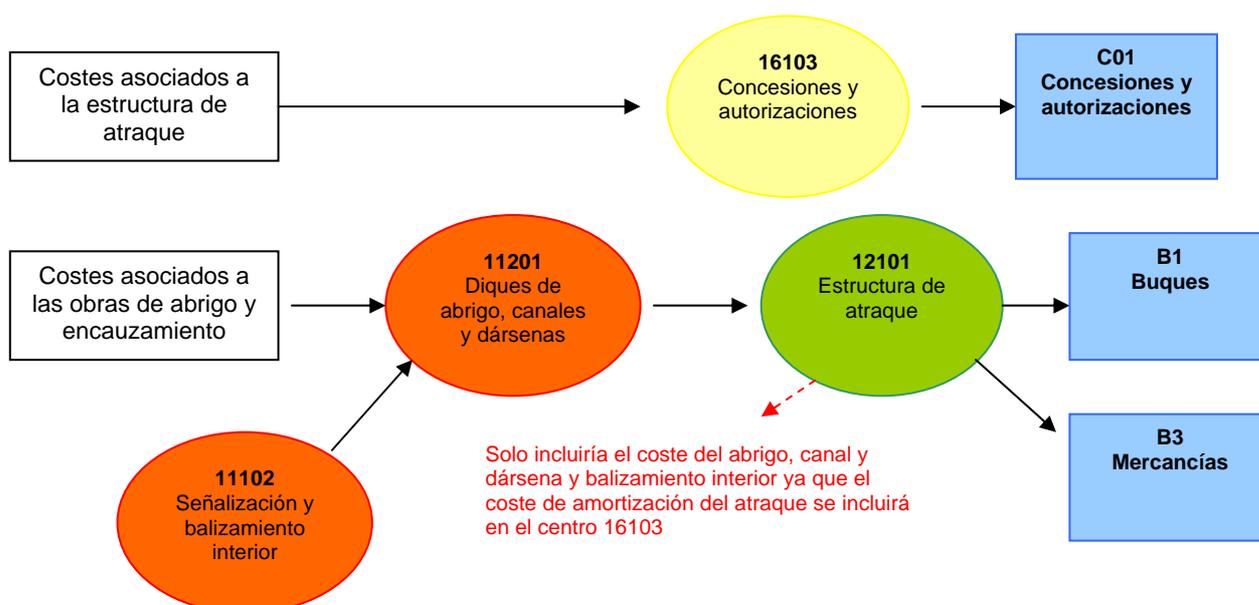


## b) Estructuras de atraque **concesionadas**

En caso de estructuras de atraque concesionadas para el desarrollo de actividades acordadas con los usos portuarios, además de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario que se exige al concesionario, se liquida la correspondiente tasa del buque en caso de muelles comerciales, tasa de la pesca fresca en caso de muelles pesqueros y tasa de embarcaciones deportivas, en caso de pantalanes de embarcaciones menores.

En el caso de la tasa del buque, el artículo 13 de la Ley 33/2010 establece que la misma se exige, en menor cuantía, por el acceso y, en su caso, estancia de los buques o artefactos flotantes en atraques concesión. El acceso a los atraques en concesión supone la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto, así como de las obras que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque en concesión. Es decir, aunque el atraque esté en concesión se sigue liquidando tasa del buque por el uso de aguas interiores, abrigo y demás instalaciones que permiten el acceso (incluyendo la señalización y balizamiento interior).

Lo mismo ocurre con la tasa de la pesca fresca y la de embarcaciones deportivas y de recreo. Es decir, el coste asociado a las estructuras en concesión se recupera vía tasa de ocupación privativa del dominio público, mientras que el coste asociado a las obras de abrigo y encauzamiento, incluyendo la señalización y balizamiento interior, se recupera a través de la correspondiente tasa del buque, pesca fresca o embarcaciones deportivas. Por tanto, la asignación de costes se hará de la siguiente manera.



Si en lugar de muelles y/o dársenas comerciales en concesión son muelles y/o dársenas deportivas o pesqueras en concesión el tratamiento será similar, pero en lugar de imputar los costes del abrigo, encauzamiento, señalización y balizamiento y,

en su caso, dársenas a la tasa del buque se imputará a la tasa de embarcaciones deportivas (B5) o de la pesca fresca (B4).

## ASIGNACIÓN DEL COSTE DEL CENTRO 18101 VÍAS DE CIRCULACIÓN PORTUARIA

La asignación del coste del centro *18101 Vías de circulación portuaria* a la Cartera de Productos (tasas y tarifas) se hará según los siguientes criterios:

- a) En caso de vías de circulación portuaria que dan servicio EXCLUSIVAMENTE a zonas vinculadas a la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario, donde NO se liquida la Tasa de la Mercancía (ej. vías de circulación que dan servicio a zonas puerto-ciudad, zonas de actividades logísticas, zonas de pesca fresca, puertos deportivos, zonas exclusivas de pasajeros) el coste de la vía se asignará al PRODUCTO CORRESPONDIENTE (C02, C01, B4, B5, B2i). En este caso la unidad de obra será el m<sup>2</sup>/periodo para el caso de concesiones, €/periodo para la asignación a los productos B4 y B5 y número de pasajeros para los productos B21 (Pasaje de cruceros) y B22 (Pasaje general).
- b) En caso de vías de circulación que dan servicio a zonas vinculadas a la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario donde se liquidan, entre otras o únicamente, la Tasa de la Mercancía, el coste de la vía de circulación se asignará EXCLUSIVAMENTE A LOS PRODUCTOS B31, B321, B322, B33, B34, B35, B36 en función de las toneladas movidas.

Es decir, cuando por la vía de circulación transitan mercancías, pasajeros, pesca fresca, concesionarios, usuarios con destino a instalaciones náutico deportivas, el coste de dicha vía se imputa, en función de las toneladas movidas, a los productos B3i, al entender que son las mercancías las que mayores costes originan en la vía.

Cuando por la vía de circulación no transitan mercancías, el coste de la misma se imputará al producto al que prestan servicio (B2, B4, B5, C02).

En caso de concesiones destinadas a usos portuarios (producto C01), se entiende que el coste de las vías principales se recupera a través de la tasa de la mercancía, que se sigue liquidando aún cuando las terminales e instalaciones de manipulación de mercancías estén en concesión, ya que dicha tasa de la mercancía grava, entre otros, la utilización por las mercancías de las vías de circulación terrestres viarias, las cuales no son susceptibles de otorgarse en concesión. En estos casos, por tanto, el coste de la vía se recupera a través de la tasa de la mercancía.

En caso de que existan vías o ramales secundarios otorgados en concesión junto con las terminales, muelles etc, su coste se imputará al producto C01 Concesiones y Autorizaciones Zona Portuaria.

## **ASIGNACIÓN DEL COSTE RELATIVO AL CARRIL DE GRÚAS**

La asignación del coste relativo al carril de grúas se hará del siguiente modo:

- a) Cuando el servicio de grúas sea prestado directamente por la Autoridad Portuaria, la asignación se hará al centro *13101 Grúas*.
- b) En caso de que el servicio sea prestado por un tercero en régimen de concesión / autorización, es decir, cuando las grúas sean propiedad de la Autoridad Portuaria pero estén concesionadas, junto con su servicio a un tercero, el coste del carril de grúas se asignará al centro *16102 Instalaciones especializadas en concesión y autorización*
- c) En caso de que el servicio sea prestado por un tercero sin que exista régimen de concesión o autorización, es decir, cuando las grúas no son propiedad de la Autoridad Portuaria, la asignación del coste del carril de grúas se hará al centro *12301 Superficie de almacenamiento, tránsito y maniobra* en caso de muelles total o parcialmente explotados por la Autoridad Portuaria y al centro *16103 Concesiones y autorizaciones* en caso de muelles totalmente concesionados.

## **ASIGNACIÓN DEL COSTE DE EXPLANADAS DE MUELLES PARCIALMENTE CONCESIONADAS**

En caso de muelles parcialmente concesionados, el coste total de la superficie del muelle se asignará al centro *12301 Superficie de almacenamiento, tránsito y maniobra* y de ahí a cada uno de los productos de la cartera que están asociados (B2i, B3i, B4, B5, B6, C01 y T7) en función de los m2 de superficie asignada a cada producto (tasa y tarifa).

La distribución de metros cuadrados a cada producto se hará de la siguiente manera:

### **A) EXPLANADAS DE MUELLES COMERCIALES PARCIALMENTE CONCESIONADAS:**

- 1º. El coste de la superficie de almacenamiento se imputa a C01-Concesiones y Autorizaciones Zona Portuaria, por los metros cuadrados concesionados, y a T7-Almacenamiento, por el resto de metros cuadrados de la zona de almacenamiento.
- 2º. El coste de la superficie de maniobra (generalmente esta superficie no se concesiona) se imputa al producto B3-Mercancías.
- 3º. El coste relativo a la superficie de tránsito (generalmente esta superficie no se concesiona) se imputará a los productos B3-Mercancías (99% del coste de esta superficie) y B6 Utilización Especial de la Zona de Tránsito (1% del coste de esta

superficie). Estos porcentajes de imputación se corresponden con el importe medio de los ejercicios 2009, 2008 y 2007 de liquidación por ocupación de la zona de tránsito respecto del total liquidado por tasa de la mercancía según la Ley 48/2003, para el conjunto de Autoridades Portuarias que facilitaron sus datos de facturación a Puertos del Estado (75% de las Autoridades Portuarias), redondeado a la unidad más cercana (el porcentaje medio real obtenido ha sido del 1,18%).

De acuerdo con el artículo 18 de la Ley 33/2010 el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria delimitará la zona o zonas de tránsito del puerto o puertos que gestione, de conformidad con lo previsto en el Reglamento de Explotación y Policía y en las Ordenanzas Portuarias.

Esto significa que la imputación de los costes del centro 12301 se hará en función de los metros cuadrados de superficie asignados a cada producto en función de la división de zonas (maniobra, tránsito y almacenamiento) aprobada por el Consejo de Administración de cada Autoridad Portuaria y realizada según lo previsto en el Reglamento de Explotación y Policía y Ordenanzas Portuarias.

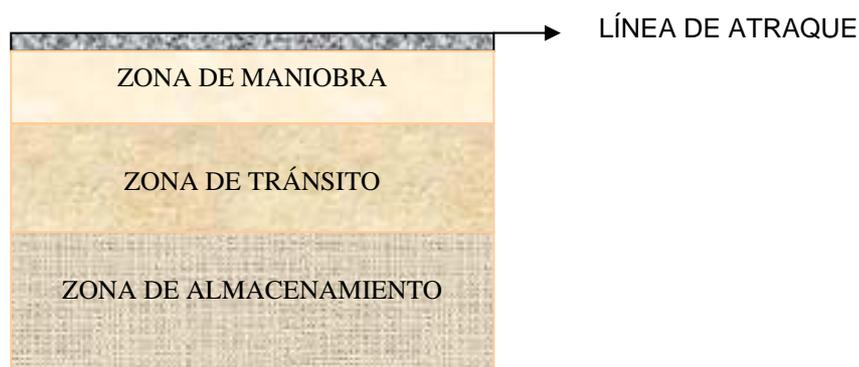
#### B) EXPLANADAS DE MUELLES DE PASAJEROS PARCIALMENTE CONCESIONADAS:

En este caso el coste del centro *12301 Superficie de almacenamiento, tránsito y maniobra* se imputará a los productos C01 Concesiones y Autorizaciones Zona Portuaria (en función de los m2 concesionados) y B2-Pasajeros (por el resto de m2 no concesionados).

#### C) EXPLANADAS DE MUELLES DE PESCA FRESCA PARCIALMENTE CONCESIONADOS

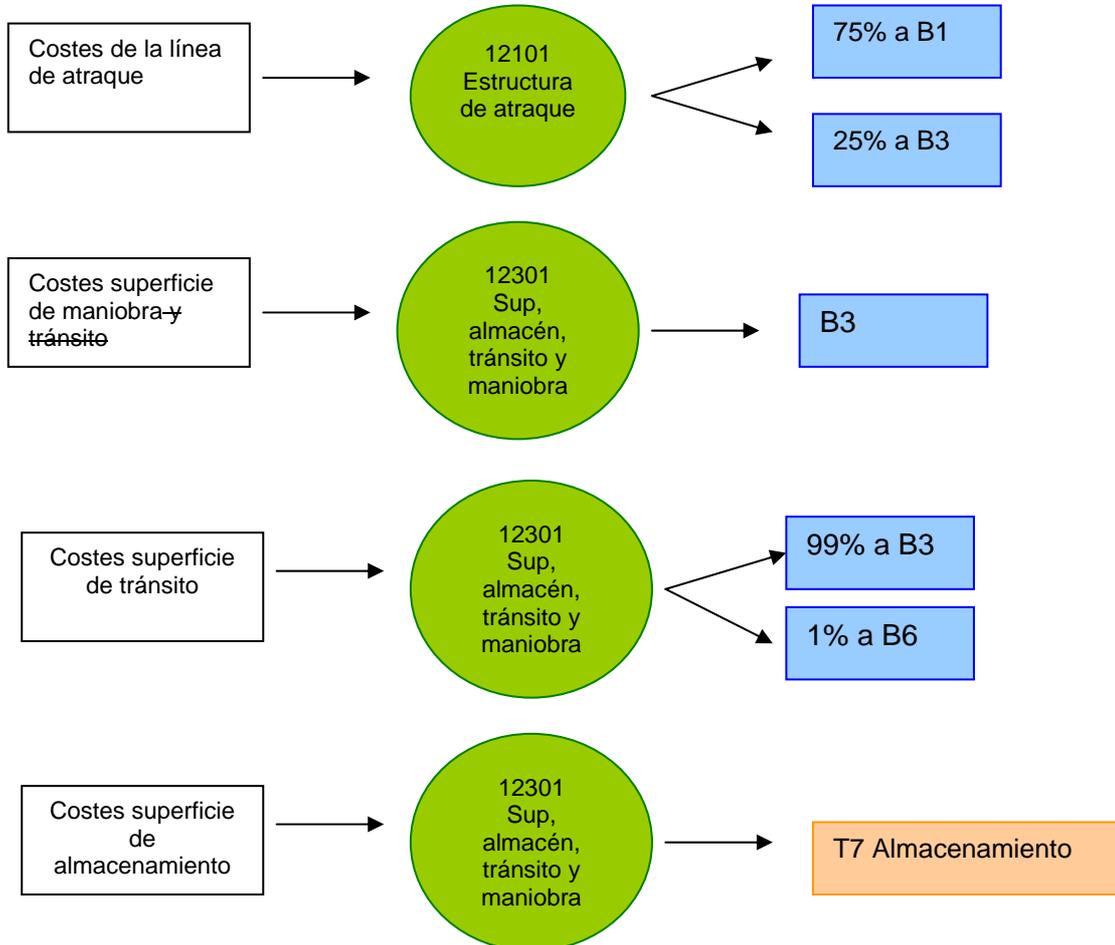
El coste del centro *12301 Superficie de almacenamiento, tránsito y maniobra* se imputará a los productos C01 Concesiones y Autorizaciones Zona Portuaria (en función de los m2 concesionados) y B4-Pesca fresca (por el resto de m2 no concesionados).

A continuación se muestran, a título de ejemplo, diferentes casuísticas sobre la distribución de costes de un muelle comercial y su explanada, aunque la imputación real dependerá de la situación real de cada muelle:



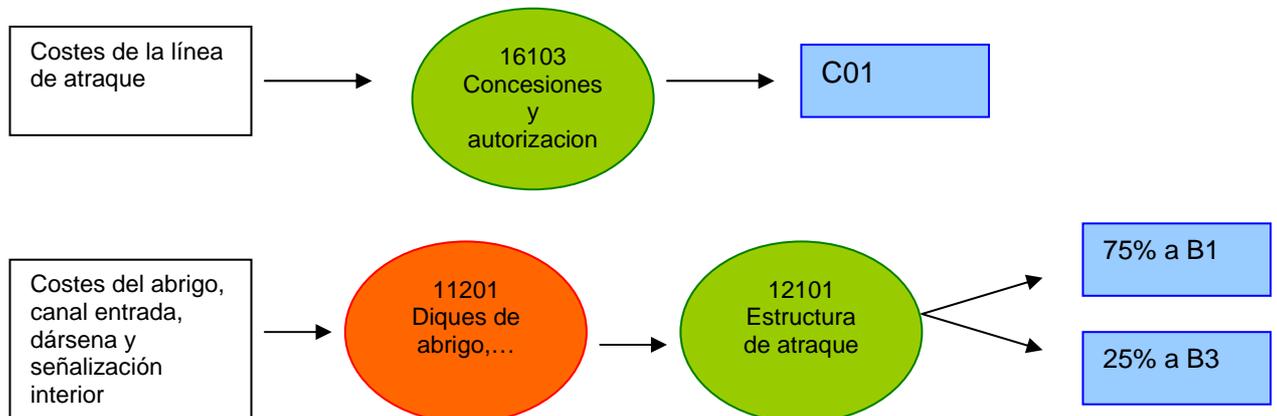
### CASO 1

TODO EL MUELLE ES GESTIONADO POR LA A.P.



### CASO 2

TODO EL MUELLE ESTÁ EN CONCESIÓN (Incluyendo la línea de atraque)

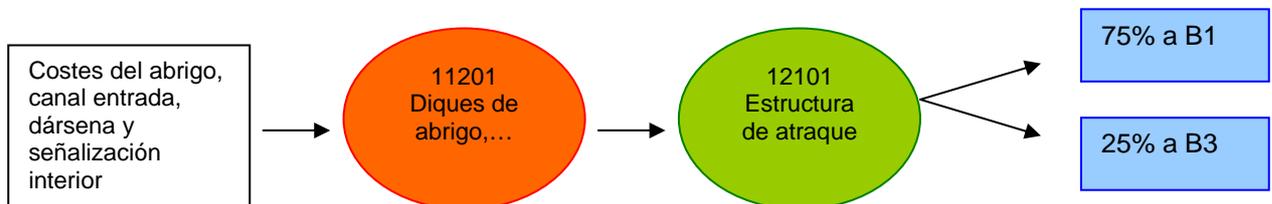




**CASO 3**

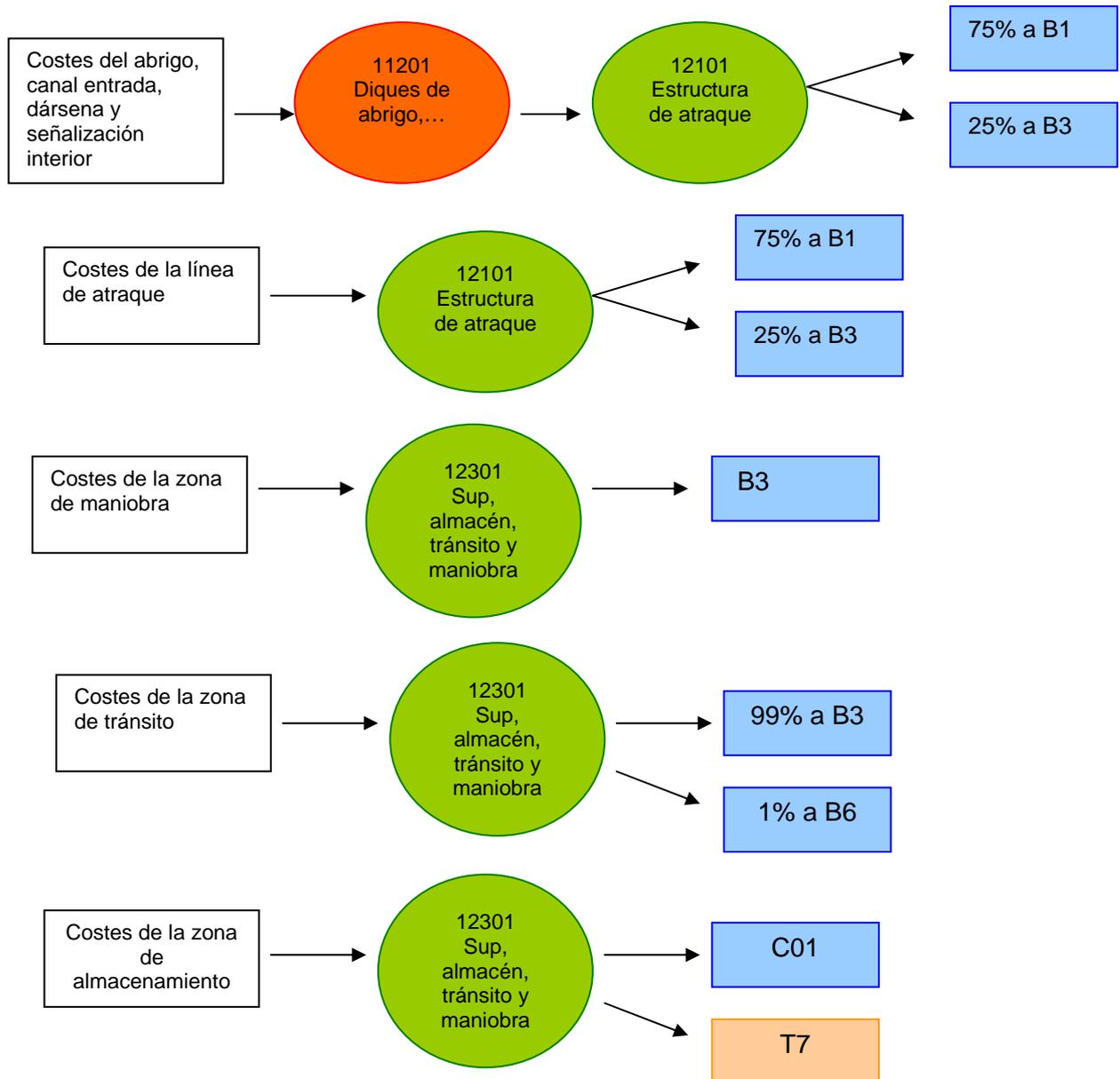
SE CONCESIONA TODO SALVO LA LÍNEA DE ATRAQUE Y ZONA DE MANIOBRA Y TRÁNSITO.

En estos casos lo normal es que se deje sin concesionar también la zona de maniobra y la de tránsito.



**CASO 4**

SE CONCESIONA UNA PARTE DE LA ZONA DE ALMACENAMIENTO



Se imputa al producto C01 el porcentaje correspondiente a la superficie en concesión. El coste del resto de m2 de la zona de almacenamiento se imputa al producto T7 Almacenamiento.

## ASIGNACIÓN DE LOS COSTES DE LAS INSTALACIONES DE CONTROL Y VIGILANCIA

El centro 17102 *Instalaciones de control y vigilancia* recoge los costes relativos a las infraestructuras necesarias para la vigilancia y control del recinto portuario, tales como: vallado, control de accesos al recinto portuario, cámaras de vigilancia, etc.

Este centro, que se clasifica como principal no directo, se imputa a los productos B1 Buques, B2i Pasajeros, B3i Mercancías, B4 Pesca Fresca, B5 Embarcaciones deportivas y de recreo, B6 Utilización Especial de la Zona de Tránsito y C01 Concesiones y autorizaciones zona portuaria, en función de los metros cuadrados de superficie destinados a cada una de las actividades gravadas por estas tasas.

Para delimitar los metros cuadrados de vigilancia destinados a los productos gravados por las tasas B2i, B3i, B4, B5, B6, C01 se tomará la superficie total terrestre del puerto y se determinará que parte de la misma corresponde a cada actividad (pasajeros, mercancías, pesca fresca, concesiones, embarcaciones menores). El coste de la superficie no concesionada correspondiente al tráfico de mercancías se imputa en un 99% al producto B3-Mercancías y en un 1% al producto B6 Utilización especial de la zona de tránsito.

Se considera conveniente eliminar de la superficie total terrestre las zonas no afectadas por el vallado o control de accesos tales como superficies en concesión con vallado o control de acceso del propio concesionario (ej. ZAL), zonas abiertas al uso general, zonas donde no se desarrolla ninguna actividad (terrenos ganados al mar en fase de construcción, zonas de reserva, zonas protegidas, etc). También podría excluirse de la superficie total terrestre la que está ocupada por edificios propios de la Autoridad Portuaria no destinados en concreto a una actividad de explotación (ej. edificio de oficinas, talleres, instalaciones deportivas, comedores, edificios cedidos a otros organismos públicos, etc).

De otro lado, la zona de vigilancia destinada al producto gravado con la tasa del buque (B1) se corresponde con la superficie de calado mínimo necesaria para asegurar la permanencia del buque en el atraque en todo momento, superficie que denominamos "fosa de atraque".

Basándose en la *Recomendaciones para obras marítimas (ROM)* se ha calculado esta superficie o "fosa de atraque" que tendrá una longitud mínima igual a la longitud del atraque más una "longitud de seguridad" que será, en cada extremo, 0'15 veces la máxima eslora correspondiente al buque de proyecto y una anchura mínima de 1'25 veces la máxima manga correspondiente al buque de proyecto.

Es decir, la superficie imputable al producto B1 o superficie de la fosa de atraque será:

Sup. B1 =  $(La + 0,30 \times Lmax) \times (0,25 \times Bmax)$ , siendo:

La = Longitud del atraque

Lmax = Máxima eslora del buque de proyecto

Bmax = Manga máxima del buque de proyecto

## ASIGNACIÓN DE LOS COSTES DE DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

El funcionamiento de los centros de coste 41101, 41102, 41104 y 41105 es el que se describe a continuación.

### A. COSTES RELATIVOS AL PERSONAL ADMINISTRATIVO

En primer lugar, la Autoridad Portuaria definirá tantos departamentos como estime conveniente controlar. Por cada departamento definido se abrirá un subcentro de coste. Los subcentros que recogen el coste de cada departamento pueden ser de tres tipos:

1. Centro principal no directo (*41101 Dirección y administración de apoyo a explotación*). Recoge el coste correspondiente a departamentos cuyas funciones están directamente relacionadas con las operaciones de explotación. Imputarán sus costes a los productos relacionados.
2. Centro de estructura (*41102 Dirección y administración general*). Recoge los costes asociados a los departamentos de la Autoridad Portuaria que no pueden vincularse a las operaciones de explotación.
3. Centro auxiliar (*41104 Departamentos Autoridad Portuaria*). Recoge los costes correspondientes a los departamentos administrativos de la Autoridad Portuaria que prestan su apoyo a varios centros de trabajo (Ejemplo, costes correspondientes al departamento de explotación cuando su personal desarrolla al mismo tiempo tareas de dominio público, seguridad, comisaría, etc). Al ser centros auxiliares imputarán sus costes, fundamentalmente, a los centros 41101, 41102 y a otros centros de coste.

El número de subcentros 41101 y 41104 dependerá del grado de especialización en las tareas realizadas por el personal administrativo de la Autoridad Portuaria, así como del número de departamentos que se estime oportuno controlar.

Los gastos de material de oficina, comunicaciones etc, podrían imputarse a cada departamento en función del número de personas que lo componen. Si este reparto no es viable en términos coste-beneficio, estos costes se imputarán al centro *41102 Dirección y administración general*.

La imputación del coste de cada subcentro 41104 al resto de centros auxiliares, principales directos, no directos y de estructura se hará en función del trabajo

desarrollado en cada departamento que es lo que determina su vinculación o no a la explotación.

Puesto que la estructura organizativa varía en cada Autoridad Portuaria, así como las funciones desempeñadas por los diferentes departamentos, a continuación se muestra, a título de ejemplo, algunos de los departamentos que podrían existir en una Autoridad Portuaria y cómo podría hacerse la imputación.

<b>Código</b>	<b>Subcentro de coste</b>	<b>Imputación</b>
41104XX1	Presidencia, Dirección y Secretaría General	41102 D. Admón General
41104XX2	Económico Financiero	41102 D. Admón General
41104XX3	Asesoría jurídica	41102 D. Admón General
41104XX4	Recursos Humanos	41102 D. Admón General
41104XX5	Planificación	41102 D. Admón General
41104XX6	<p>Explotación</p> <p>Podrían distinguirse dos grupos: el personal administrativo especializado en tareas concretas, por un lado, y personal administrativo dedicado a diversas tareas</p> <p>a) Personal administrativo especializado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dominio público → 41101 D. Apoyo a explotac.</li> <li>- Seguridad → 17101 Serv control y vigilanc</li> <li>- Facturación → 41101 D. Apoyo a explotac</li> <li>- Comisaría (asignación atraques, seguimiento ocupación de superficies, etc) → A distintos centros en función del tiempo estimado que dedican a las diferentes tareas.</li> <li>- Estadística → 41102 D. Admón General</li> </ul> <p>b) Personal administrativo no especializado</p>	<p>A los distintos centros en función del tiempo estimado que dedican a cada tarea</p>
41104XX7	Infraestructuras	Estimación en función del número de proyectos realizados en las diferentes zonas (ej. Diques, dragados, vías de circulación, etc)
41104XX8	Departamento de compras	Imputación del coste en función de una estimación del destino de las compras
41104XX9	<p>Departamento de medioambiente:</p> <p>En función del tiempo estimado que dedican a</p>	<p>A los centros:</p> <p>23101 Conserv Medioam. Operac</p> <p>23102 Conserv Medioam. Gral</p>

Código	Subcentro de coste	Imputación
	proyectos específicos de medioambiente ligados a operaciones o a medioambiente en general	
41104X10	Ayudas a la navegación (No solo los costes del personal administrativo, sino también costes de la parte del edificio de oficinas, IBI, etc)	21101 <i>Gral Señales Marítimas</i>
41104X11	Seguridad y prevención (No solo los costes del personal administrativo, sino también costes de la parte del edificio de oficinas, IBI, etc)	24001 <i>Seguridad y Control de Emergencias</i>
41104X12	Calidad	41102 D. Admón General
41104X13	Comercial (Fundamentalmente será un coste de estructura, pero el coste correspondiente al tiempo estimado en promocionar determinados tipos de tráficos, ejemplo pasajeros de crucero, se puede considerar como un coste de la Tasa del pasaje)	Estimación en función del tiempo dedicado a los diferentes proyectos
41104X14	Informática	Redistribución a los demás departamentos y otras zonas de la AP (ej. Estación Marítima) en función del tiempo estimado dedicado a cada uno de ellos.

**La creación de estos centros de coste deberá realizarse cuando el desarrollo del modelo de costes se encuentre en fase avanzada, ya que requiere un estudio minucioso de la estructura organizativa de la Autoridad Portuaria, y siempre que resulte viable.**

**Mientras no se abran los subcentros *41104 Departamentos de la Autoridad Portuaria*, para la imputación de los costes del personal administrativo se utilizarán los centros *41101 Dirección y administración de apoyo a explotación* y *41102 Dirección y administración general*.**

#### B. COSTES RELATIVOS AL EDIFICIO DE OFICINAS

Los costes relativos al edificio de oficinas de la Autoridad Portuaria se recogen en el centro *41105 Edificio de oficinas*. El funcionamiento de este centro será el que se describe a continuación:

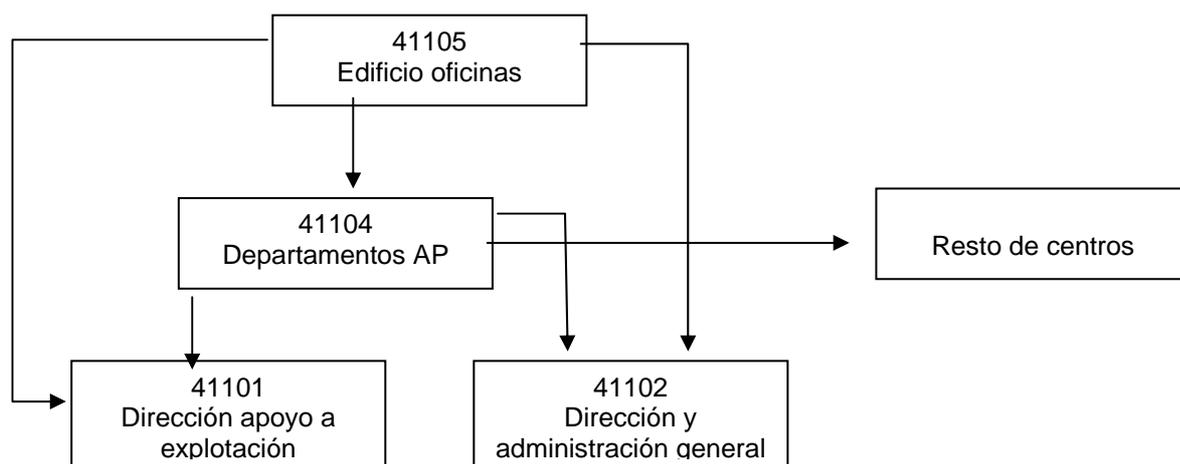
El coste total del edificio de oficinas se imputará a los diferentes departamentos (41101, 41102 y 41104) en función de los metros cuadrados de superficie ocupada por cada uno de ellos.

La superficie del edificio de oficinas se dividirá del siguiente modo:

1. Superficie ocupada por cada departamento definido
2. Superficie ocupada por los espacios genéricos (pasillos, hall, salón de actos, cafetería, salas de reuniones, biblioteca, etc)

El coste total del edificio (recursos directos y recursos procedentes de centros auxiliares) se imputará a cada departamento (subcentros 41101 y 41105) en función de los metros cuadrados ocupados y al centro 41102 *Dirección y administración general* (estructura) en función de los metros cuadrados correspondientes a los espacios genéricos (hall, biblioteca, pasillos, etc).

El esquema general de funcionamiento de estos centros de coste es el siguiente:



### ASIGNACIÓN DE COSTES RELATIVOS A NUEVAS OBRAS DE ABRIGO: PROYECTOS DE AMPLIACIÓN DE UN PUERTO

Tal como se establece en el apartado 3.2.D) el centro de coste 82103 *Estructura de abrigo pendiente de asignación* recoge los costes asociados a los diques de abrigo canales y dársenas relativos a las obras de ampliación del puerto que darán servicio a futuros muelles previstos por la Autoridad Portuaria.

El coste de las nuevas obras de abrigo y acceso al puerto se traspasará progresivamente al centro 11201 *Diques de abrigo, canales y dársenas* en la medida en que los nuevos muelles a los que presta servicio entren en explotación.

Para una mejor comprensión del funcionamiento de este centro de coste 82103 se muestra un ejemplo en el que existe una ampliación del puerto donde se prolonga el dique de abrigo inicial y se crea un nuevo contradique para, posteriormente, construir un nuevo muelle, llamado Muelle 3, en dos fases con 1.000 metros lineales de atraque nuevos.

Las nuevas obras de abrigo se encuentran operativas en el año 2006. La primera fase de construcción del Muelle 3 entra en explotación en el año 2012 con 500 metros nuevos de atraque, mientras que la segunda fase entra en explotación en el año 2016 con otros 500 metros nuevos de atraque.



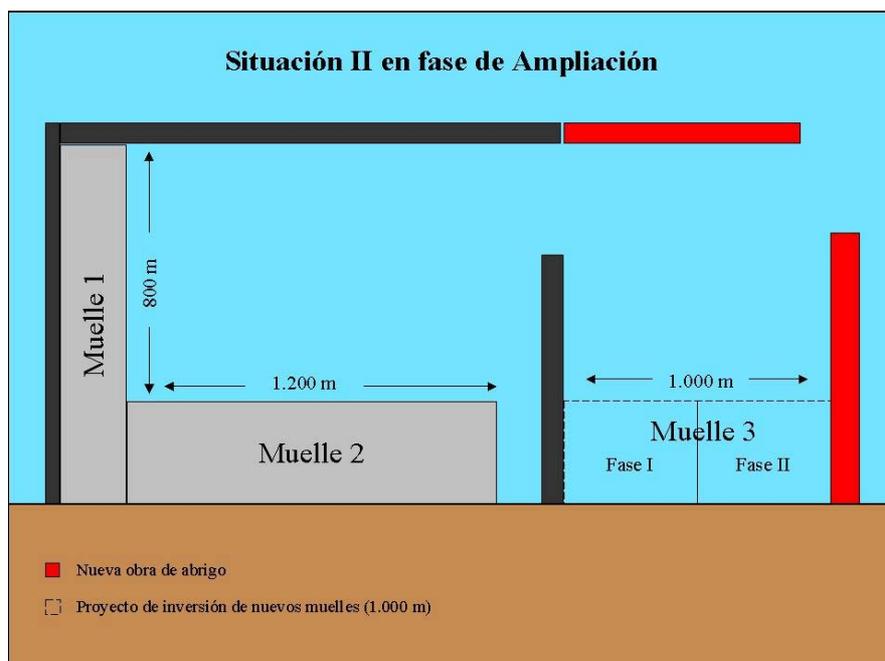
Coste mensual de las obras de abrigo iniciales = 10 millones de € recogidas en el centro 11201 *Diques de abrigo, canales y dársenas*

Imputación del coste del centro 11201 *Diques de abrigo, canales y dársenas*:

Línea de Atraque	Metros Atraque	% Imputación	Importe a imputar (Millones de €)	Centro de Coste al que se imputa
Muelle 1	800	40% (800/2.000)	4 millones (10 millones*40%)	12101 Estructura Atraque Muelle 1
Muelle 2	1.200	60% (1.200/2.000)	6 millones (10 millones * 60%)	12101 Estructura Atraque Muelle 2
<b>Total</b>	<b>2.000 metros</b>	<b>100%</b>	<b>10 millones</b>	

### B. Situación II. Puerto en fase de ampliación. Obras de abrigo finalizadas (Periodo 2006-2011)

La construcción de las nuevas obras de abrigo ha finalizado por lo que estas obras entran en explotación y empiezan a generar costes. Puesto que las nuevas obras de abrigo darán servicio a nuevos muelles que se construirán en un futuro, mientras estos muelles no estén en explotación, los costes de ampliación del nuevo abrigo se considerarán costes de estructura y se imputarán al centro 82103 *Estructura de abrigo pendiente de asignación*.



Por tanto:

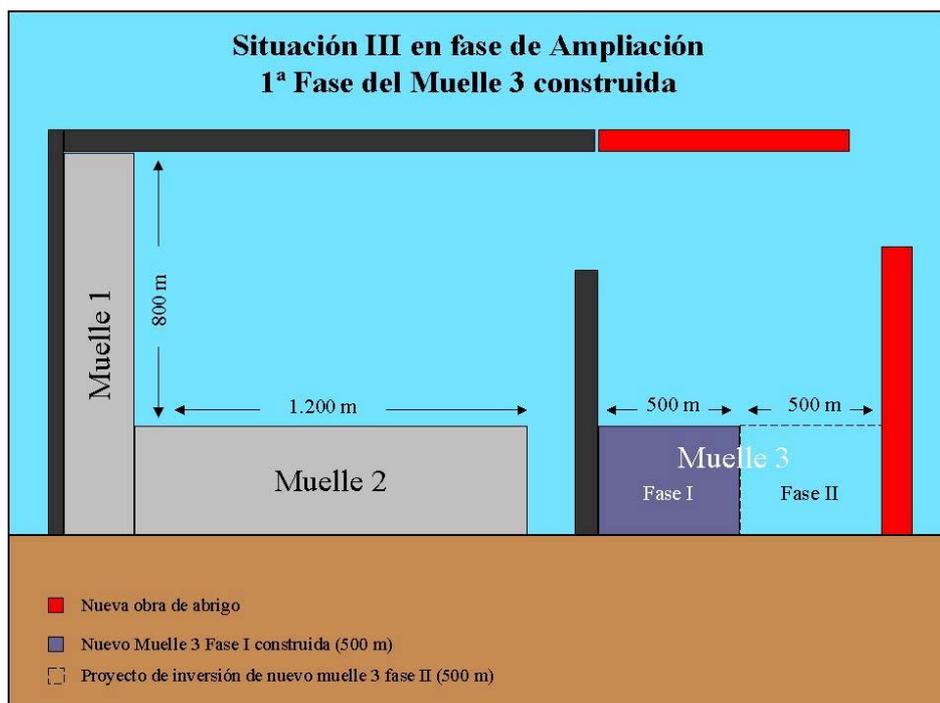
- Coste del centro **11201 Diques de abrigo, canales y dársenas** = 10 millones de €. Imputación:

Línea de Atraque	Metros Atraque	% Imputación	Importe a imputar (Millones de €)	Centro de Coste al que se imputa
Muelle 1	800	40% (800/2.000)	4 millones (10 millones*40%)	12101 Estructura Atraque Muelle 1
Muelle 2	1.200	60% (1.200/2.000)	6 millones (10 millones * 60%)	12101 Estructura Atraque Muelle 2
<b>Total</b>	<b>2.000 metros</b>	<b>100%</b>	<b>10 millones</b>	

- Coste del centro 82103 Estructura de abrigo pendiente de asignación = 7 millones €. Imputación a Resultados puesto que da servicio a futuros muelles.

### C. Situación III Puerto en fase de Ampliación. 1ª Fase del Muelle 3 terminada y en explotación (Periodo 2012-2015)

En el año 2012 entra en explotación la primera fase del Muelle 3 con 500 metros de línea de atraque respecto de un total de 1.000 metros previstos. Por tanto, se entiende que puesto que el 50% de los muelles previstos ya están en explotación, el 50% del coste de las nuevas obras de abrigo se imputará a los muelles en explotación y el otro 50% seguirá siendo estructura.



Por tanto:

- Coste del centro **11201 Diques de abrigo, canales y dársenas** = 10 millones de € de las obras de abrigo iniciales + 7 millones \*50% de las obras de abrigo nuevas = 13,5 millones de €.

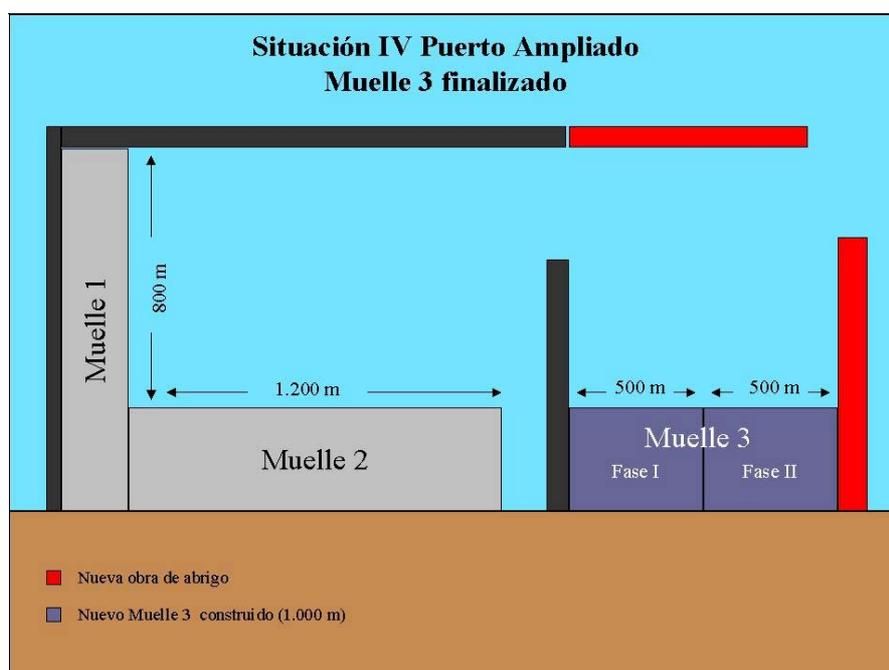
Imputación:

Línea de Atraque	Metros Atraque	% Imputación	Importe a imputar (Millones de €)	Centro de Coste al que se imputa
Muelle 1	800	32% (800/2.500)	4,32 millones (13,5 millones*32%)	12101 Estructura Atraque Muelle 1
Muelle 2	1.200	48% (1.200/2.500)	6,48 millones (13,5 millones * 48%)	12101 Estructura Atraque Muelle 2
Muelle 3	500	20% (500/2.500)	2,7 millones (13,5 millones * 20%)	12101 Estructura de Atraque Muelle 3
<b>Total</b>	<b>2.500 metros</b>	<b>100%</b>	<b>13,5 millones</b>	

- Coste del centro **82103 Estructura de abrigo pendiente de asignación** = 7 millones € \* 50% correspondiente a los muelles que aún no han entrado en explotación = 3,5 millones de €. Imputación a Resultados puesto que da servicio a futuros muelles.

#### D. Situación IV Puerto Ampliado. Muelle 3 finalizado y en explotación (Periodo 2016 en adelante)

Al haber finalizado la segunda fase del Muelle 3 y haber entrado en explotación, el coste de las nuevas obras de abrigo se imputa en su totalidad a la estructura de atraque operativa, no existiendo costes de estructura por este concepto.



- Coste del centro **11201 Diques de abrigo, canales y dársenas** = 10 millones de € de las obras de abrigo iniciales + 7 millones de las obras de abrigo nuevas = 17 millones de €. Imputación:

Línea de Atraque	Metros Atraque	% Imputación	Importe a imputar (Millones de €)	Centro de Coste al que se imputa
Muelle 1	800	26,7% (800/3.000)	4,539 millones (17 millones*26,7%)	12101 Estructura Atraque Muelle 1
Muelle 2	1.200	40,0% (1.200/3.000)	6,8 millones (17 millones * 40%)	12101 Estructura Atraque Muelle 2
Muelle 3	1.000	33,3% (1.000/3.000)	5,661 millones (17 millones * 33,3%)	12101 Estructura Atraque Muelle 3
<b>Total</b>	<b>2.500 metros</b>	<b>100%</b>	<b>17 millones</b>	

***ANEXO I  
IMPACTOS DERIVADOS DE LA  
ENTRADA EN VIGOR DEL PLAN  
GENERAL CONTABLE 2007***

Se resumen en este Anexo los principales impactos que, sobre el Modelo de Contabilidad de Costes del Sistema Portuario, ha tenido la entrada en vigor del Plan General Contable 2007 (en adelante PGC07), aprobado por Real Decreto 1514/2007. El resto de novedades introducidas por el PGC07, que no afectan a la contabilidad analítica, no se recogen en este Anexo.

Las principales novedades introducidas por el nuevo Plan en el Modelo de Contabilidad de Costes se centran en los siguientes puntos:

- 1.- Valoración del inmovilizado material
- 2.- Activos no corrientes mantenidos para la venta
- 3.- Bajas de inmovilizado
- 4.- Arrendamientos
- 5.- Ingresos y gastos extraordinarios

A continuación se desarrolla cada de estos puntos:

#### **1.- Valoración del Inmovilizado Material**

- *Tratamiento de los gastos de desmantelamiento, retiro y rehabilitación*

Los gastos de desmantelamiento y retiro, así como los costes de rehabilitación del lugar donde se asientan los activos constituyen un coste necesario para el desarrollo de la actividad tanto portuaria como no portuaria, por lo que se considera que estos gastos deberían formar parte del coste de los productos y, por tanto, de las tasas y tarifas.

En el Plan General Contable 1990 (en adelante PGC90) estos costes se provisionaban cuando su importe estimado era superior al valor residual del activo, incorporándose el coste a la contabilidad analítica a través de la correspondiente cuenta del grupo 62.

De acuerdo con el PGC07, la estimación de estos gastos forma parte del valor del inmovilizado material siempre que den lugar al registro de la correspondiente provisión. Por tanto, la incorporación de estos costes a la contabilidad analítica se hará a través de la cuota de amortización (cuenta 681 Amortización del inmovilizado material), de forma sistemática a lo largo de la vida útil del bien.

La estimación de estos costes se revisará a fin de cada año. En caso de que los gastos estimados aumenten o disminuyan se deberá modificar la provisión y el valor del inmovilizado, recalculándose las cuotas de amortización futuras y, por tanto, el coste que se traspa a la analítica.

- *Amortización y deterioro de valor*

De acuerdo con el PGC90, dentro de los gastos extraordinarios se englobaban las provisiones de inmovilizado cuyo gasto no se imputaba a la contabilidad analítica ya que se dotaban en cumplimiento del principio de prudencia, cuando el valor neto contable del inmovilizado superaba su valor de mercado, sin que la dotación de la provisión modificase las cuotas de amortización del inmovilizado.

Sin embargo, el nuevo PGC07 introduce un cambio significativo en este sentido, no solo porque los gastos extraordinarios desaparecen, sino, y fundamentalmente, porque el gasto por deterioro de valor del inmovilizado (antiguas provisiones en el PGC90) modifica las cuotas de amortización, en el sentido de que cuando se reconocen correcciones valorativas por deterioro, se deben ajustar las amortizaciones de los ejercicios siguientes, teniendo en cuenta el nuevo valor neto contable. Igual proceder corresponderá en caso de reversión de las correcciones valorativas por deterioro.

En términos generales se han detectado dos casos en los que las Autoridades Portuarias deberían reconocer correcciones valorativas por deterioro de valor:

- a) Apertura de bienes al uso general de carácter reversible (sus costes se imputan al centro *82101 Obras y equipos no operacionales*)
- b) Activos otorgados en concesión mediante convenio con tasas simbólicas o a título gratuito (sus costes se imputan al centro *83101 Inmovilizado cedido a Organismos Públicos*)

Tras analizar si se debe considerar en contabilidad analítica, como un coste, el gasto por deterioro de valor del inmovilizado se ha llegado a la conclusión de que este gasto no representa un consumo de recursos necesario para la obtención de la Cartera de Productos, sino que constituye una pérdida reversible del valor del inmovilizado, generada bien por quedar fuera del proceso productivo de la Autoridad Portuaria o bien porque disminuye su capacidad de generar ingresos.

Por tanto, como cualquier otra pérdida o despilfarro, el gasto por deterioro de valor NO CONSTITUYE UN COSTE y, por tanto, no se considera en contabilidad analítica.

Al mismo tiempo, hay que tener en cuenta que en los ejercicios posteriores al reconocimiento contable de la corrección valorativa por deterioro de valor, el valor neto contable del elemento deteriorado será igual a cero, no registrándose, por tanto, gasto ni coste de amortización, lo que se reflejará en una disminución de los costes de estructura por unos bienes que han quedado fuera de la explotación portuaria. Sin embargo, estos inmovilizados pueden generar otros costes distintos de los de amortización (mantenimiento, limpieza, vigilancia, etc) por lo que se mantendrán los centros de coste antes señalados.

- *Capitalización obligatoria de gastos financieros*

En el PGC90 la capitalización de gastos financieros destinados de la financiación ajena, tanto específica como genérica, del inmovilizado y, por tanto, la consideración de los mismos como costes de los productos, a través de las cuotas de amortización, era voluntaria siempre que se cumplieran los requisitos de la Norma de Valoración 6ª del ICAC.

El PGC07 establece la obligación de capitalizar los gastos financieros devengados antes de la puesta en condiciones de funcionamiento del inmovilizado material, que deber ser superior a un año, y siempre que hayan sido girados por el proveedor o correspondan a préstamos u otro tipo de financiación ajena, específica o genérica, directamente atribuible a la adquisición, fabricación o construcción de ese inmovilizado.

Esta obligatoriedad de capitalización establecida en el PGC07 ha motivado la decisión que esos mismos gastos financieros devengados después de la entrada del inmovilizado en condiciones de funcionamiento se consideren costes financieros a imputar, en el reparto primario, a los centros donde se localicen los costes del inmovilizado financiado.

## **2.- Activos no corrientes y grupos enajenables de elementos mantenidos para la venta**

La principal novedad que introduce el nuevo PGC respecto de estos activos es que en el momento en que los activos se clasifican para la venta dejan de amortizarse.

Desde el punto de vista de contabilidad analítica, el principal impacto que introduce esta novedad es que una vez que el activo es clasificado para la venta no imputaría coste de amortización a los productos, al no amortizarse desde el punto de vista de la contabilidad financiera.

Sin embargo, el hecho de que no se amortice no implica que la empresa no pueda consumir este recurso hasta el momento justo de su venta, generando por tanto los correspondientes ingresos.

No obstante, dado que la mayor parte de los elementos del inmovilizado material puestos al servicio de las Autoridades Portuarias para el desarrollo de su actividad son bienes de dominio público portuario cuya facultad de enajenación no corresponde a dichos Organismos Públicos, consideramos que esta norma de valoración no afecta al coste de los productos (tasas y tarifas) de las Autoridades Portuarias, ya que los bienes susceptibles de enajenación por parte de estos Organismos Públicos se han debido desafectar, previamente, del dominio público portuario y, generalmente, se tratará de bienes excluidos de la explotación que solo generan costes de estructura.

### **3.- Bajas de inmovilizado**

En general, todos los activos inmovilizados que se deban dar de baja del balance como consecuencia de la nueva definición de activo dada por el PGC07 dejarán de imputar costes a la contabilidad analítica.

### **4.- Arrendamientos**

Dentro de este epígrafe se recoge la problemática contable relacionada con las concesiones y autorizaciones.

La principal novedad introducida por el PGC07 en el modelo de contabilidad de costes se refiere a los ingresos derivados de reversión de concesiones y a los derivados de la financiación anticipada a largo plazo de concesionarios.

- *Ingresos por reversión de concesiones*

El PGC90 recogía estos ingresos dentro del grupo de los extraordinarios, que quedaban excluidos de la contabilidad analítica, por no formar parte de la explotación de la empresa.

Sin embargo, el PGC07 al hacer desaparecer el epígrafe de Extraordinarios, incluye estos ingresos dentro de los ingresos de explotación, pero fuera del Importe neto de la cifra de negocios.

Como consecuencia de este cambio, se planteó la duda referente a la consideración o no de estos ingresos como ingresos del producto C01 Concesiones y Autorizaciones Zona Portuaria o del producto C02 Concesiones y Autorizaciones Puerto-Ciudad.

Finalmente, se considera más adecuado no incluir los ingresos por reversión de concesiones como ingresos de la Cartera de Productos como consecuencia de la alta volatilidad que los mismos introducirían en el margen de los productos C01 y C02.

- *Ingresos de la financiación anticipada a largo plazo de concesionarios*

Las cantidades recibidas anticipadamente de concesionarios formarán parte del margen de los productos (C01 Concesiones y Autorizaciones Zona Portuaria y C02 Concesiones y Autorizaciones Puerto-Ciudad) en la medida en que dicha financiación se vaya imputando a los ingresos de negocio (subgrupo 70) a lo largo de la vida de la concesión a medida que se cedan los beneficios económicos del activo arrendado, de acuerdo con lo dispuesto en las "Directrices de aplicación del nuevo Plan General de Contabilidad en el Sistema Portuario Estatal".

## **5.- Ingresos y gastos extraordinarios**

El PGC07 establece la supresión del margen extraordinario, por lo que las cuentas que se englobaban en este epígrafe se integrarán en el Resultado de explotación y Resultado financiero.

Tras un análisis de los conceptos de gastos e ingresos recogidos en dichas cuentas cabe destacar lo siguiente:

### ▪ GASTOS EXTRAORDINARIOS:

Los intereses de demora derivados de litigios tarifarios que, según el PGC90, se incluían en la cuenta 678 Gastos extraordinarios, se incluyen con el PGC07 en el resultado financiero (cuenta 661) y no se consideran en contabilidad analítica.

De otro lado, los importes recogidos en la nueva cuenta 678 Gastos excepcionales, que se engloban dentro del resultado de explotación según el PGC07, relativos a la provisión para el pago de los principales de la tarifa T3-Mercancías derivados de las sentencias judiciales firmes anulatorias de las liquidaciones de esta tarifa no se tienen en cuenta en contabilidad analítica debido a su carácter excepcional.

El resto de gastos que tenían carácter de extraordinarios se llevan con el nuevo PGC07 a sus cuentas de gastos por naturaleza. Con el fin de evitar la necesidad de rastrear estos gastos para determinar qué parte de ellos son coste y cuales no, es decir qué parte se deben a la actividad ordinaria y cuales no, se incluyen todos en contabilidad analítica.

### ▪ INGRESOS EXTRAORDINARIOS

Del mismo modo que lo expresado para los gastos de extraordinarios, las cantidades percibidas para hacer frente al pago de los intereses de demora derivados de tales sentencias judiciales y contabilizados en la cuenta 769 Otros ingresos financieros según el PGC07 tampoco se tienen en cuenta en contabilidad analítica.

Al mismo tiempo, las cantidades percibidas para hacer frente al abono de los principales derivados de las sentencias judiciales firmes anulatorias de las liquidaciones de T3-Mercancías, y contabilizadas en la nueva cuenta 778 Ingresos excepcionales, dentro del resultado de explotación, no se tienen en cuenta a la hora de calcular el resultado analítico de explotación.

El resto de ingresos que tenían carácter de extraordinarios se llevan con el nuevo PGC07 a sus cuentas de ingresos por naturaleza. Con el fin de evitar la necesidad de rastrear estos ingresos para determinar qué parte de ellos se deben a la actividad ordinaria y cuales no, se incluyen todos como ingreso en contabilidad analítica.

Los ingresos y gastos correspondientes a ejercicios anteriores (antes cuentas 679 y 779) se llevarán a sus cuentas de gastos/ingresos por naturaleza en el ejercicio corriente, siempre que los mismos se deriven de no haber estado disponible esta información en el ejercicio anterior. En estos casos, con el fin de no tener que rastrear dentro de cada cuenta lo que corresponde al ejercicio actual y a ejercicios anteriores se opta por considerar todo en contabilidad analítica.

# ***ANEXO II DELIMITACIÓN DE LA "ZONA COMÚN"***

## DELIMITACIÓN DE LAS “ZONAS COMUNES” DE LOS PUERTOS A EFECTOS DE LA APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 58 DE LA LEY 48/2003

El artículo 58 de la Ley 48/2003 de Régimen Jurídico establece que las Autoridades Portuarias prestarán en la zona de servicio del puerto, entre otros, los siguientes servicios generales:

- “d) Los servicios de vigilancia, seguridad y policía en las zonas comunes, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones.
- e) El servicio de alumbrado de las zonas comunes.
- f) El servicio de limpieza de las zonas comunes de tierra y agua. No se incluyen en este servicio la limpieza de muelles y explanadas como consecuencia de las operaciones de depósito y manipulación de mercancías, ni la de los derrames y vertidos marinos contaminantes competencia de la Administración marítima.”

A efectos de la aplicación del citado artículo se consideran zonas comunes de un puerto las siguientes:

- ZONAS DE USO COMÚN GENERAL:

Serían las zonas que corresponde usar a todos los ciudadanos por igual, de forma libre y gratuita, es decir, las zonas de uso NO portuario abiertas al uso general.

Por ejemplo, parques, jardines, paseos marítimos, vías de circulación públicas y demás zonas abiertas al uso ciudadano.

- ZONAS DE USO COMÚN ESPECIAL

Serían las zonas en las que el uso estuviese sujeto a autorización de actividad o de utilización de instalaciones portuarias fijas, a las que se refieren los artículos 89 y 99.a) de la Ley 48/2003 respectivamente.

En general se refiere a cualquier espacio de dominio público que no ha sido otorgado en concesión o autorización para la ocupación privativa de dominio público (por ejemplo: vías de circulación portuarias, terminales públicas no concesionadas, estructuras de atraque y zonas de tránsito y maniobra que no han sido objeto de concesión o autorización de dominio público, lámina de agua no concesionada, ...), así como edificios no otorgados en concesión que estén vinculados a la generación de tasas portuarias (por ejemplo: estación marítima, lonja, club náutico ...).

Se **EXCLUIRÁN** del concepto de zona común los siguientes espacios:

- ❖ Espacios de dominio público objeto de concesión o autorización para la ocupación privativa de dominio público.

- ❖ Bienes objeto de cesión de uso, por convenio, a favor de las Administraciones Públicas en virtud del artículo 95.3 de la Ley y los reservados a cualquier Administración pública para el cumplimiento de fines de su competencia en virtud del artículo 94.2 de la misma Ley.
- ❖ Terrenos y áreas que no estén en condiciones de uso (por ejemplo, zonas de reserva, áreas en construcción o reparación, parajes naturales...).
- ❖ Zonas o edificios de uso exclusivo de la Autoridad Portuaria (por ejemplo, edificio de oficinas, talleres, casetas de guardamuelles...).
- ❖ Zonas e instalaciones reservadas por la Autoridad Portuaria para la prestación de servicios comerciales (por ejemplo, la zona de almacenamiento de mercancías cuando es gestionada directamente por la Autoridad Portuaria ya que el precio de la tarifa debe cubrir todos los costes relativos a ese servicio, incluyendo los de alumbrado, vigilancia y limpieza) u otros servicios por los que se factura un precio privado (por ejemplo, salas de conferencias para alquiler, parking público...).

La disposición final sexta de la Ley 31/2007 establece la eliminación de la Tasa por servicios generales (artículo 29 de la Ley 48/2003) y la elevación de las cuantías básicas de las tasas por utilización privativa y aprovechamiento especial del dominio público portuario. Como consecuencia de dicha supresión se establece que “en la determinación de la cuantía de cada una de las tasas portuarias exigidas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario se incluyen los costes de los servicios generales a que se refiere el artículo 58 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, relacionados con los elementos del dominio público portuario que las definen”.

# ***GLOSARIO DE TÉRMINOS***

## **GLOSARIO DE TÉRMINOS DE CONTABILIDAD DE COSTES**

### **ASIGNACIÓN DE COSTES**

Atribución de los distintos costes a los productos, bien de forma directa o inmediata (afectación) o bien de forma indirecta (imputación). Esta operación hace referencia, por tanto, al proceso general que permite relacionar el coste de los factores con los diversos objetivos de coste.

### **ASIGNACIÓN DE COSTES INDIRECTOS**

Reparto o localización de los factores de costes entre los distintos centros de responsabilidad o de costes que los han empleado. Esta localización de los costes indirectos puede llevarse a cabo con distintas finalidades: 1) A efectos de información para la gerencia con fines de control y toma de decisiones; 2) Para determinar adecuadamente el coste de los productos, actuaciones, etc.; 3) En cumplimiento de los imperativos contractuales, normas de valoración, etc.

### **CENTRO DE COSTES**

Cuenta o instrumento contable que permite la acumulación de los costes de los factores requeridos para realizar una actividad o función sobre la que se requiere ejercer un control. Un centro de costes, como un centro de responsabilidad, es aquel cuyo responsable controla generalmente la cantidad y/o el coste de los recursos consumidos.

La denominación “centro de costes” se aplica no sólo a los centros de costes operativos o de producción, sino también a los centros de costes discrecionales o de servicios, bien sea de investigación y desarrollo, informática, ventas o de administración, porque el fin que se persigue con el establecimiento del mayor número posible de “centros de costes” es el de mantener un control efectivo, no sólo de la producción, sino de todos aquellos aspectos que tienen que ver con la buena marcha de la empresa. De esta manera se delimitan con mayor exactitud las responsabilidades, al poder fijar de forma más amplia las imputaciones que corresponden a cada área dentro de la organización.

### **CENTROS AUXILIARES**

Centros de costes que prestan apoyo a las tareas llevadas a cabo en los centros productivos, acometiendo actividades que no están involucradas de forma directa con la línea productiva. Los servicios proporcionados pueden beneficiar a los

departamentos de producción o incluso a otros departamentos auxiliares. Por tanto, los outputs no pasan físicamente a través de los departamentos auxiliares; sin embargo, los costes incurridos en estos departamentos o secciones representan una parte más del coste total de producción que debe, por tanto, ser absorbido por el producto para una adecuada valoración del mismo. Este proceso requerirá que los costes correspondientes a un departamento de un servicio deban ser distribuidos, previamente, a los departamentos auxiliares o de producción que se han beneficiado de su actividad, si se persigue valorar la producción; por el contrario, este proceso de distribución no sería necesario si se pretendiera llevar a cabo un control de las actuaciones.

### **CLAVE DE REPARTO**

Herramienta formal que permite distribuir las clases de costes entre los lugares o centros de costes. En la mayoría de los casos puede medirse el consumo cuantitativo que cada lugar de coste realiza respecto de un factor de coste, pero en la práctica tal procedimiento resulta muchas veces difícil y costoso, por lo que suele sustituirse por una clave de reparto. La clave de reparto está basada en un factor cuya medida es fácilmente determinable y cuyo valor se supone proporcional, aproximadamente, al verdadero consumo de costes. Según sean las características del factor de coste, se pueden utilizar como claves de distribución unidades de tiempo, de cantidad o de valor.

Es conveniente tener la garantía de que cualquier clave de reparto cumpla dos condiciones: ser equitativa y ser factible; si cumplen estos requisitos las claves de reparto generarán unas asignaciones de costes a los lugares de costes que pueden calificarse como razonables, dado que objetivamente se habrá conseguido asignar costes en función del consumo realizado por un departamento, y no será, por tanto, arbitrario. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que, en algunos casos, una sofisticada clave de reparto permite efectuar una asignación un poco más exacta, pero la mayor exactitud en el cálculo no justifica el coste adicional que representa el empleo de dicha clave.

### **CONTABILIDAD ANALÍTICA**

Término que se utiliza de forma similar al de Contabilidad de Costes, y que estrictamente se podría definir como la rama de la contabilidad que tiene por objeto analizar el mecanismo de la génesis del resultado contable, estudiando el proceso de transformación de los factores en los productos elaborados y facturados por las empresas.

## **CONTABILIDAD DE COSTES**

Rama de la contabilidad que suministra información analítica relativa a los costes de los productos y servicios ofertados por las empresas a efectos de determinar el coste de las existencias y el coste de los productos vendidos, con el fin de transmitir esta información a administradores o gerentes y proceder a la confección de los estados contables.

La contabilidad de costes constituye un subconjunto fundamental de la contabilidad de gestión, de tal forma que una empresa puede tener desarrollada una contabilidad de costes sin haber implantado una contabilidad de gestión, pero no al contrario.

## **CONTABILIDAD DE GESTIÓN**

Rama de la contabilidad que tiene por objeto la captación, medición y valoración de la circulación interna, así como su racionalización y control, con el fin de suministrar a la organización la información relevante para la toma de decisiones empresariales.

Así, de una mera cuantificación del coste del producto se pasa a una racionalización de mismo, o de cualquier otro objeto de coste, para que los responsables tengan una información adecuada que posibilite la formulación de juicios de valor y la adopción racional de decisiones con el menor riesgo posible. Por tanto, la contabilidad de gestión se orienta a la toma de decisiones por los órganos internos de la organización en un horizonte temporal de corto plazo.

## **COSTE**

Medida y valoración del consumo realizado o previsto por la aplicación racional de los factores para la obtención de un producto, trabajo o servicio.

## **COSTES COMUNES**

Costes de los servicios generales de la empresa que se originan cuando, por razones de economía, se adquieren productos o prestan servicios de forma global.

Los costes comunes tienen una característica común con los costes conjuntos: ambos son costes no separables, si bien suelen diferenciarse en que los costes conjuntos son indivisibles y los comunes son divisibles, al ser aquellos impuestos por el propio proceso productivo y éstos opcionales. Otra característica diferenciadora de ambos tipos de costes reside en el propio acto volutivo por parte la empresa, pues los costes comunes se incurre voluntariamente para aprovechar las economías de escala, en cambio la empresa incurre en costes conjuntos por necesidades del propio proceso productivo.

Sin embargo, en ocasiones, no es posible identificar de forma objetiva la relación causa-efecto entre los servicios prestados a los centros de responsabilidad desde la dirección central y los costes comunes soportados por dichos servicios, lo que impondrá la necesidad de aplicar criterios de reparto para su distribución.

### **COSTES CONJUNTOS**

Costes derivados de un proceso de producción en el que se obtienen simultáneamente e inevitablemente dos o más productos, por lo cual no es posible identificarlos con un producto en particular. Son costes en los que incurre la empresa en su procesamiento antes del “punto de separación”; las diferencias con los costes comunes se describen en este último vocablo.

### **COSTES DIRECTOS**

Aquellos costes cuya asignación a la unidad de producto, o a la línea de producción, se controla económicamente de forma individualizada. Son costes cuya “trazabilidad” al objetivo de coste es sencilla, directa, técnicamente factible y económicamente rentable.

### **COSTES INDIRECTOS**

Son aquellos costes cuya asignación al producto o línea de negocio no se controla económicamente de forma individualizada. Estos costes, por tanto, no pueden ser imputados directamente a los outputs obtenidos, dado que no existe relación específica entre el input (factor de coste) y el output (producto o servicio). Por tanto, aún cuando se trate de costes que contribuyen a la obtención de los outputs de la empresa, no pueden ser asignados a estos objetivos de una forma directa.

La diferenciación entre costes directos e indirectos se plantea en términos de asignación directa e inequívoca de un determinado coste a los outputs obtenidos.

### **COSTES FIJOS**

Costes que no guardan, por lo general, una relación directa con el volumen de actividad de una unidad empresarial, y no varían, por tanto, ante cambios en los niveles de actividad.

### **COSTES VARIABLES**

Son aquellos costes cuyo importe depende del volumen de producción que se prevé alcanzar. Por tanto, son costes que varían de forma directa con los cambios en el nivel de actividad al que van referidos.

## **IMPUTACIÓN DE COSTES**

Proceso por el que se asignan los costes indirectos – previamente localizados en centros de actividad- a los objetivos finales de costes (trabajos, productos, a servicios individuales).

## **MARGEN DE UN PRODUCTO**

Diferencia entre el precio de venta de un producto y su coste (siempre que dicho coste no sea el coste final). El concepto de margen puede determinarse igualmente por línea de producto, zona de ventas, etc.

## **OBJETIVO DE COSTE**

Todo elemento para el que se requiere una valoración independiente de su coste. Esto es equivalente a decir que si los usuarios de la información contable necesitan conocer el coste de algo, ese algo constituye un objetivo de coste. Ejemplos de objetivos de coste son el coste del producto, el coste de un servicio, el coste de la actividad de un departamento o el coste de cualquier factor aplicado al proceso productivo. Pero también lo serán el coste directo de un producto, el coste variable de un departamento o el coste de oportunidad de los capitales propios.

## **PORTADOR DE COSTES**

Cualquier instrumento de representación contable susceptible de reflejar la acumulación de los costes ocasionados por el consumo de los factores.

## **REPARTO DE COSTES**

Proceso de asignación de los costes indirectos a objetivos de costes intermedios. Por tanto, el reparto de costes representa un paso posterior a la acumulación de los costes indirectos, y previo a la imputación final de los mismos.

El reparto de los costes indirectos constituye una parte importante del proceso de cálculo de coste del producto; el reparto “per se” suele ser arbitrario, por el hecho de que no pueden identificarse de manera inequívoca los costes indirectos con la unidad de actividad utilizada como indicador. A pesar de ello, los costes indirectos tienen que ser asignados a los objetivos de coste, y por tanto, deberán desarrollarse técnicas que garanticen una asignación equitativa de los costes indirectos a cada departamento productivo y, en última instancia, a cada unidad de producto. Las técnicas de reparto de los costes indirectos buscan definir una unidad de medición que posibilite llevar a cabo tal asignación de costes.

## REPARTO PRIMARIO

Proceso por el que, una vez determinados los costes indirectos de producción en los que se ha incurrido en un determinado período, y conocida la estructura organizativa de la empresa, se procede, como una primera etapa, a la acumulación de las distintas clases de costes a los diferentes lugares de costes. Esta operatoria supone la asignación o localización de los costes indirectos, en función de determinados criterios, a todos los departamentos, divisiones o centros de costes de la empresa a los que pueden ser atribuidos.

## REPARTO SECUNDARIO

Segunda etapa del proceso de reparto de costes, en virtud de la cual se procede a una redistribución de los costes totales de los departamentos que han prestado servicios a los centros auxiliares o principales. Tal reparto constituye, pues, una *carga indirecta* para los departamentos que reciben dichos costes.

El reparto secundario permite repercutir los costes de los centros auxiliares a los centros principales, para, posteriormente, imputarlos al objetivo de coste. Este proceso secuencial se realiza, fundamentalmente, con fines de valoración de la producción, puesto que la arbitrariedad en que puede incurrirse como consecuencia de este procedimiento lo puede invalidar para fines alternativos, como puede ser el control de actividades o la adopción de decisiones.

Los procedimientos que se pueden emplearse para llevar a cabo el reparto secundario dependen del tipo de prestaciones realizadas entre los diversos centros de costes. Entre las formas de distribución que pueden darse entre los centros auxiliares y los principales se pueden citar las siguientes:

- a) Los costes de los departamentos auxiliares son distribuidos directamente a los departamentos de producción.
- b) Los costes de los departamentos auxiliares son previamente distribuidos a otros departamentos auxiliares, para, posteriormente, repercutirlos a los departamentos de producción; en este caso, se produce la circunstancia que los servicios prestados por los centros auxiliares van destinados, ya sea a otros centros auxiliares, o a los centros principales. A su vez, esta situación puede dar lugar a otras dos posibilidades:
  - I. Determinados centros auxiliares reparten sus costes tanto a los centros auxiliares como a los centros principales, siguiendo para ello un proceso secuencial. Este procedimiento es aplicable en los casos en que las prestaciones entre los centros auxiliares y los centros de producción siguen una única dirección.

- II. Las prestaciones entre los centros auxiliares y/o los principales son de carácter recíproco. En este caso, es preciso repartir, en primer lugar los costes de aquellos centros entre los que existe una prestación recíproca para, posteriormente, verter la totalidad de los costes acumulados a los centros principales.

### **SISTEMA DE COSTE COMPLETO**

Sistema de acumulación de costes y valoración que incluye dentro del coste de los outputs todos aquellos costes – directos e indirectos- que están relacionados con la función productiva, con independencia de que éstos sean fijos o variables.

Es el sistema que tiende a cubrir más eficazmente las necesidades de información externa que precisan las empresas para presentar las cuentas anuales, dado que la normativa legal establece que éste es precisamente el criterio que deben emplearse para valorar las existencias.

### **UNIDAD DE OBRA**

Unidad a través de la cual se pueden imputar los costes del centro o departamento a los outputs obtenidos. Es necesario seleccionar aquella/s unidades de actividad que más significativamente incida en el comportamiento de los costes de un determinado centro productivo; para ello, deberá tenerse en cuenta que la empresa puede disponer varias medidas de esta actividad que deben ser identificadas y cuantificadas, con el fin de seleccionar la más adecuada. En este caso, pues, los costes de un centro son la variable dependiente, mientras que la unidad de actividad es la variable independiente.

No todos los costes se comportan de igual manera, ya que algunos guardan una relación directa con el nivel de actividad, de modo que cualquier variación en dicho nivel provoca una modificación de costes, mientras que otros mantienen un comportamiento fijo; ahora bien, este enfoque es válido para el rango específico de la actividad denominado campo de actividad significativo o rango relevante, es decir, el intervalo dentro del cual se espera que fluctúe el nivel de actividad durante un período de tiempo considerado. Pues bien, la variación de los costes, será función directa de una o varias unidades de actividad que constituyen la variable explicativa en la variación del importe de los costes.

Los indicadores del nivel de actividad deben cumplir una serie de requisitos para que se puedan aplicar como medidores de dicho nivel, de entre los que cabe destacar: a) La elección de una medida debe realizarse de forma tal que debe entenderse con facilidad, y su obtención y registro no debe suponer grandes esfuerzos. b) La relación que debe existir entre los elementos integrantes de las partidas de coste y la actividad debe ser tal que dicha actividad constituya la causa de la modificación de dichos costes.