



ESCUELA UNIVERSITARIA DE CIENCIAS EMPRESARIALES

Trabajo Fin de Grado en Contabilidad y Finanzas:

“Proyecto de ampliación del parque de almacenamiento de Disa en el Polígono Industrial de Granadilla de Abona”

Opción:

Asesoramiento especializado en proyectos de innovación de empresas ya creadas.

Realizado por el alumno:

Iván Méndez Hernández

ÍNDICE

1. RESUMEN	1
2. ABSTRACT	2
3. INTRODUCCIÓN AL PROBLEMA	3
3.1. LA REFINERÍA DE TENERIFE (CEPSA)	3
3.2. SECTOR ECONÓMICO: LA INDUSTRIA EN ESPAÑA	4
4. DISA GESTIÓN LOGÍSTICA	5
4.1. JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA	5
4.2. UBICACIÓN	6
5. OBJETIVOS	7
6. DISEÑO DE LA ESTRUCTURA ORGANIZATIVA: RR.HH.	8
7. ANÁLISIS DE MERCADO	9
7.1. DEMANDA EN CANARIAS	9
7.2. COMERCIO EXTERIOR	11
8. PLAN DE VIABILIDAD ECONÓMICO – FINANCIERO	13
8.1. ESTRATEGIA DE PRECIOS	13
8.2. PRESUPUESTO DE VENTAS	14
8.3. PRESUPUESTO DE APROVISIONAMIENTO	14
8.4. INVERSIÓN	15
8.5. FINANCIACIÓN	17
8.6. CUENTA DE PÉRDIDAS Y OGANANCIAS PREVISIONAL	17
8.7. INDICADORES	18
9. PLAN DE CONTINGENCIAS	19
10. CONCLUSIÓN	22
11. BIBLIOGRAFÍA	23
12. ANEXO	24

1. RESUMEN

Este trabajo denominado “Proyecto de ampliación del parque de almacenamiento de Disa en el Polígono Industrial de Granadilla de Abona”, posee carácter de Trabajo Fin de Grado para la obtención del título de Grado en Contabilidad y Finanzas.

Esta iniciativa nace del planteamiento de las futuras necesidades que podrán acarrear sobre las empresas almacenadoras y distribuidoras de productos petrolíferos, ante el posible cierre del principal proveedor de combustibles e hidrocarburos en el archipiélago canario, la Refinería de Tenerife.

La gran disponibilidad de los recursos ociosos, las valiosas capacidades de los operadores canarios, y la futura puesta en marcha de la “Plataforma Logística del Sur”, estimulan una propuesta económica atractiva, si tenemos en cuenta lo que supondría para Canarias el fortalecimiento y desarrollo del sector industrial. La necesaria materialización de este proyecto podría responder al logro de una serie de objetivos propuestos en el presente documento, entre los que podemos destacar: la creación de empleo, el comercio exterior y el liderazgo.

A lo largo del documento se presentan todos los datos estudiados y las características argumentadas, obtenidos como resultado del análisis de la situación actual y futura del sector industrial en Canarias y de la internacionalización de la empresa Disa, los cuales marcan las directrices para la materialización del proyecto. Además, verificaremos el posible cumplimiento de los objetivos propuestos inicialmente y de objetivos que han aparecido en el proceso de desarrollo del trabajo.

Como apoyo al marco teórico se ha elaborado un plan de viabilidad económica-financiera, previendo los diferentes presupuestos que deberá asumir la empresa, para plasmar la evolución financiera del proyecto una vez puesto en marcha, demostrando su alto grado de rentabilidad. También se ha confeccionado un plan contingente, con el fin de demostrar el compromiso, el respeto y el cuidado con el medio ambiente teniendo en cuenta la peligrosidad de los productos con los que se trabaja.

En definitiva, se pretende suplir la demanda de combustibles e hidrocarburos a través del desarrollo de una industria moderna, basada en la alta calidad de los productos ofrecidos, tanto en Canarias como internacionalmente, comprometiéndose a la contribución económica y medio ambiental del archipiélago canario.

2. ABSTRACT

This work called “Disa’s Increase in Storage Capacity Project” placed on the Industrial Area of Granadilla de Abona, is the result of the final project, in order to obtain the Accounting and Finance’s Graduation Degree.

The idea was born from setting out future needs and chances of the different stock up and distribution enterprises, which dedicate their main production to the oil activities in the face of the possibility that, the Refinery of Tenerife, which is the most important fuel and hydrocarbon supplier on the Canary Islands, close down in the future.

There is a great disposal of unused resources, as well as the valuable abilities of the canarian operators and the future start up of the “South Logistics Platform” make all together an interesting economic proposal. All this facts would lead to suppose the strengthening and development of the industry sector on the Canary Islands. The necessary execution of this project could be reach a range of goals such as job creation, international trade and market leadership.

Along the document all these examined details are explained and features will be developed obtaining as result, on one hand ,an analysis of the present and future situation of the Canary Islands industry sector and on the other hand, the international growth of Disa company.

We will also verify the compliance of the suggested aims both initially and also along the process of the development of the project.

In addition to the theory explained, it has been prepared a viability study where the company should estimate the different budgets , that are set out, in order to follow its evolution along the project’s life, where could be shown the high level of profitability. It has been also well-prepared a contingent plan in order to prove the commitment, care and respect for the environment, considering the hazardous chemicals we deal with.

In short, it is intended to fill up the demand for fuel and hydrocarbon through the development of a modern industry based on the high quality of the goods offered, both in the Canary Island and abroad. Accordingly, this would commit to contribute economically and environment of the canary archipelago.

3. INTRODUCCIÓN AL PROBLEMA

3.1. LA REFINERÍA DE CEPSA EN TENERIFE

La refinería de CEPSA, propiedad del fondo soberano de Abu Dabi (IPIC), a lo largo del año 2013 realizar varios cierres alegando razones económicas: por un lado, la subida de los precios del petróleo debido a los conflictos sucedidos en Siria y Egipto, lo que ha provocado una bajada insostenible de los márgenes de refino, y por otro lado, la sobreproducción de estas instalaciones debido a la caída de la demanda de productos petrolíferos en España. Analistas del sector industrial, y específicamente del petrolífero, insisten en que la planta está abocada al cierre.

Además, la refinería cuenta con otros dos graves problemas: Medioambientales y de eficiencia. En el primer caso, debemos destacar el fuerte olor procedente de la Refinería que impregna el ambiente de la capital, algo que vuelve a ser frecuente desde la reanudación de la actividad tras cuatro meses de parada. Existen diversos estudios que constatan los efectos nocivos que la inhalación de dióxido de azufre provoca en la salud humana: por un lado, el proyecto de Contaminación Atmosférica y Salud (CAS) de la Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias, concluyendo que, “entre 2000 y 2005, las muertes se incrementaron entre un 5,9% y un 12,5% por cada aumento de un 10% de dióxido de azufre en Santa Cruz”. Por otro lado, un informe financiado por la Sociedad Española de Cardiología y el Ministerio de Ciencia en el año 2012, alertó de que la exposición a concentraciones elevadas de SO₂ es un factor precipitante de ingresos hospitalarios. Ambos estudios han forzado al Gobierno de Canarias a tramitar un Plan de Calidad Ambiental que obligará a la Refinería a reducir entre un 29% y un 22% sus emisiones.

Si se toman como referencia para medir las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), que baja el límite diario hasta las 20 micras por metro cúbico de media, los valores de SO₂ registrados en Tomé Cano casi triplicaron el nivel establecido, al alcanzar un valor medio de más de 52,4 siendo superado a lo largo del año 2012 en varias ocasiones. Aunque la normativa europea limita el horario de concentración de SO₂ en el aire en 350 micras por metro cúbico, permite superar esa cantidad de contaminación hasta en 24 ocasiones al año por estación.

En la última década, las estaciones habilitadas en el área de Santa Cruz han registrado más de 381 superaciones del valor límite legal, llegando en ocasiones a las 1000 micras por metro cúbico. Según los expertos cuando se superan las 500 micras durante 180 minutos seguidos se entra en un estado conocido como umbral de alerta a la población.

En el segundo caso, la falta de eficiencia, se debe a que es la única refinería española que no ha sido reconvertida para adaptarse al mercado y centrarse en las exportaciones, ya que en España desde el comienzo de la crisis económica la demanda se ha visto afectada entre un 20% y un 25%. Además, su ubicación no resulta racional, si tenemos en cuenta la cercanía a la ciudad y el lugar estratégico que ocupa.

En consecuencia, los constantes y seguidos cierres hacen que las empresas dependientes de ella, como son DISA, SHELL, BP, TEXACO y REPSOL se hayan visto afectadas en numerosas ocasiones.

3.2. SECTOR ECONÓMICO: LA INDUSTRIA EN ESPAÑA

El sector industrial supone un punto muy fuerte para contribuir a la recuperación de la economía española. Varios son los estudios que verifican que la correcta contribución de este sector al PIB de cualquier país, hará que sea más resistente a las crisis económicas.

En España, la escasa tasa que representa este sector en el PIB, ha obligado a ponerse manos a la obra para que sea un nuevo motor de crecimiento y garantía del empleo.

La tabla representa la “Evolución del PIB por Sectores Económicos en España” entre los años 1970 y 2012. Podemos comprobar como desde 1970 el sector servicios ha ido ganando terreno en su contribución al PIB, pasando de representar un 46,3% a un 71,3%; por lo contrario, la industria ha sufrido una disminución gradual a lo largo de los años, pasando de un 34% a un 16,9%. Desde el año 2005 la industria es el sector que más porcentaje pierde en el PIB pasando de representar el 18,4% en 2005 a sólo el 16,9% en 2012. La tercerización es un fenómeno habitual en el proceso de desarrollo económico de la mayoría de países desarrollados. Por ello, en España la población activa en el sector servicios ha pasado a ser más numerosa que en el sector industrial.

TABLA 1. EVOLUCIÓN DEL PIB POR SECTORES ECONÓMICOS EN ESPAÑA

EVOLUCIÓN DEL PIB POR SECTORES ECONÓMICOS EN ESPAÑA				
AÑO	AGRICULTURA Y PESCA	INDUSTRIA Y ENERGÍA	CONSTRUCCIÓN	SERVICIOS
1970	11%	34%	9%	46%
1980	7%	29%	8%	57%
1990	6%	25%	9%	61%
2000	4%	21%	8%	66%
2005	3%	18%	12%	67%
2009	3%	15%	11%	72%
2010	3%	16%	10%	72%
2011	3%	17%	12%	69%
2012	3%	17%	9%	71%

Debemos destacar aquellos países europeos con una industria más desarrollada presentan menores tasas de desempleo y mayor volumen de exportaciones, es el caso de Alemania, Austria, Países Bajos o Dinamarca. Esta mayor actividad ha sido esencial para mantener una tasa de desempleo por debajo del 10% y alcanzar un nivel de exportaciones per cápita que supera ampliamente la media de los países europeos.

Además, por un lado, los empleos que generan las empresas industriales son de mayor calidad y más estables que en el resto de sectores, un reciente estudio certifica que el porcentaje de empleados con menos de un año de antigüedad se sitúa en un 9% en el sector industrial; el 14% del sector servicios; el 17% de la construcción y el 22% del sector primario. Además, la elevada formación de los trabajadores industriales, revelan la importancia de dicho sector como fuente de empleo cualificado, estable y de calidad. Por otro lado, las empresas industriales realizan fuertes inversiones para alzar el I+D en España.

Por tanto, debemos plantearnos la necesidad de desarrollar un sector industrial fuerte, competitivo y de referencia internacional, que contribuya no solo a la mejora de la situación económica, sino también a la creación de empleo.

4. DISA GESTIÓN LOGÍSTICA

4.1. JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

Debido a las múltiples manifestaciones que ofrecen diversos estudios acerca de la viabilidad y potencialidad que desarrolla el sector industrial, DISA GESTIÓN LOGÍSTICA centrará su proyecto de ampliación de servicios en dicho ámbito.

Disa Gestión Logística cuenta con 7 instalaciones, ubicadas en cada una de las 7 islas del archipiélago canario. En todas las islas goza de tanques que soportan dos tipos de productos: por un lado, los combustibles o hidrocarburos; y por otro lado, el GLP (propano y butano). Sin embargo, en Tenerife solo cuenta con una instalación ubicada en el Polígono Industrial de Granadilla compuesta por un conjunto de esferas que almacenan GLP; utilizando, por tanto, los servicios de almacenado de los distintos operadores para guardar sus combustibles (Terminales canarios, Refinería de CEPSA, CMD).

Con este nuevo proyecto, se pretende ampliar la instalación de Tenerife realizando una modificación de dicha planta, a la que se incorporarán diversos tanques con el objetivo de almacenar el combustible importado (Gasolina 95, gasolina 98, gas-oil y fuelóleos). De este modo, Disa dispondrá de mayor independencia poseyendo la mayor flota de buques que realiza el transporte de combustibles y GLP entre las islas, lo que le permitirá importar su propio producto desde el norte de Europa o península, no viéndose afectada en futuros cierres de la refinería. Todo ello realizado desde un entorno íntegramente industrial contribuyendo con el desarrollo y cuidado del medio ambiente, además de la reducción de la contaminación, elaborando diversos planes de contingencias y seguridad.

Analizaremos las necesidades de dichos productos por parte del mercado canario, y estudiaremos las ventajas que supondría a Disa exportar sus productos al mercado internacional, principalmente, a países norteafricanos.

Se aprovechará la próxima apertura del Puerto de Granadilla de Abona prevista para finales del año 2015, lo que facilitará la descarga de los buques gracias a la proximidad a la instalación, reduciendo los costes de distribución.

Todo ello les permitirá ser más competentes, imponiéndose a los grandes competidores de este mercado, gracias a los 80 años de experiencia en la comercialización y distribución de productos petrolíferos. Ante todo, garantizando la permanencia en las islas suministrando productos de calidad, así como la eficacia del servicio.

4.2. UBICACIÓN

Disa cuenta con su propio parque de almacenamiento en el Polígono Industrial de Granadilla, siendo este un sector en expansión en el sur de Tenerife. Sobre su superficie, que ocupa 5.701.784,862 m², se encuentran ubicadas las principales infraestructuras energéticas-industriales de la isla. Se trata de una zona bastante estratégica que responde geográficamente a la accesibilidad territorial, a la disponibilidad de suelo para la instalación de actividades industriales y contando, además, con las condiciones favorables para la construcción del Puerto de Granadilla.

Su proximidad geográfica con la capital de la isla, Santa Cruz de Tenerife, y con las principales áreas turísticas del sur (Arona-Adeje), hacen que este polígono industrial disponga de unas condiciones idóneas y un potencial de desarrollo económico e industrial a corto y medio plazo. No obstante, el sur representa la mayor complejidad funcional de la isla, donde se desarrollan el mayor número de actividades económicas: sector agrícola y ganadero; sector industrial; sector turístico.

A favor del proyecto, podemos destacar que la mayor parte de las infraestructuras de carácter insular se encuentran en el sur, por ejemplo:

1. Las Instalaciones de Abastecimiento Energético (Unelco- Endesa).
2. El Aeropuerto Reina Sofía (Tenerife Sur).
3. El futuro Complejo de Tratamiento Integral de Residuos de Arona.
4. El futuro Puerto de Granadilla de Abona, ubicado en la costa del propio polígono.
5. El corredor eléctrico, que une las centrales eléctricas de Caletillas y Granadilla de Abona.

A partir de Abril del año 2.007, se ha comenzado a desarrollar el Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) denominado “Plataforma Logística del Sur” (PLS). Dicho plan recoge el modelo de ordenación insular que conlleva a la realización de áreas sectoriales distintas cuya ejecución se prolongará a lo largo del tiempo. En consecuencia, se procederá a la constitución de una gran área logística que recogería las dos principales infraestructuras de transporte de la isla: el futuro Puerto de Granadilla y el Aeropuerto Reina Sofía.

El proyecto de la Plataforma Logística del Sur es una de las grandes Operaciones Singulares Estructurantes (OSE) incluidas en su Plan Insular, debido a:

- a) La función estratégica de acceso multimodal y aprovisionamiento, crítica en un territorio tan acotado como el insular.
- b) La función estratégica de impulso logístico de proyección global a medio y largo plazo, comenzando en esta década y consolidándose en la siguiente.
- c) La función estructural en el Sur de la isla, creando un polo de diversificación económica y productiva insular que contribuya al reequilibrio territorial a través del desarrollo local y empleo.

Por tanto, este conjunto de datos significativos, favorecen y contribuyen a la fuerte inversión que realizará DISA en dicho proyecto. Teniendo en cuenta la ubicación estratégica del Polígono de Granadilla, así como la comodidad de disponer de un Puerto totalmente moderno e innovador, capacitado para la descarga de sus buques.

5. OBJETIVOS

La elaboración de este proyecto persigue la búsqueda de un conjunto de objetivos:

- a) El *liderazgo del mercado*. Cuando una empresa goza de estabilidad y fidelización en un sector, como DISA en Canarias, pero no está a la cabeza del mismo. Surge la necesidad de cultivar de forma intensiva dicho mercado, para obtener oportunidades que permitan lograr el liderazgo.
- b) La *ampliación de las instalaciones*. La necesidad de ampliar las instalaciones de la empresa, es un objetivo clave para poder abastecer a la creciente demanda. Un parque de almacenamiento innovador y moderno, permitirá trabajar de manera más eficaz, lo que se traduce en una mejora de su rendimiento.
- c) El *comercio exterior*. La internacionalización en las empresas es fundamental en la actualidad, por ello conocer y adentrarse en nuevos mercados gratificará positivamente el dinamismo, la competitividad, la creatividad y la capacidad de innovación. En consecuencia, la demanda potencial hará incrementar la facturación, y por tanto, la riqueza del negocio.
- d) La *interdependencia*. La interdependencia entre empresas es necesaria, principalmente, porque no pueden ser autosuficientes. No obstante, dicha dependencia deberá romperse cuando una de ellas no cumpla con las responsabilidades y acuerdos establecidos. La Refinería de Cepsa presenta problemas económicos, medio ambientales y de eficacia, perjudicando de forma notoria a las empresas del sector. La búsqueda de nuevos proveedores por parte de DISA garantizará, en el presente y en el futuro próximo, la seguridad de responder a su demanda actual y potencial.
- e) La *creación de empleo*. El número de parados en Canarias es de 276.768 desempleados a inicios del mes de mayo, situándose entre las primeras CC.AA. con mayor tasa de paro. Disa trabaja con el compromiso y la responsabilidad sobre las personas, por eso este proyecto de ampliación y crecimiento, estimula la creación de nuevos puestos de trabajos.

- f) La innovación. Se buscará la forma de aplicar sistemas de mejora continua para controlar los nuevos procesos y mejorar día a día la calidad de los productos.

6. DISEÑO DE LA ESTRUCTURA ORGANIZATIVA: RECURSOS HUMANOS

Disa ha incorporado a lo largo de su trayectoria al factor humano como uno de los puntos claves dentro de la empresa. Se ha visto en la necesidad de formar equipos de trabajo equilibrados, innovadores, cohesionados y bien organizados, con el objetivo de obtener resultados más estables, garantizándose mayores posibilidades de crecimiento y supervivencia en el sector.

Además cuenta con dos programas, DISA Integra y DISA Impulsa, centrados en el fomento de la creación de empleo, de personas discapacitadas y de profesionales recién titulados. Recibiendo por este último programa, el sello de entidad adherida a la Estrategia de Emprendimiento y Empleo Joven 2013-2016 del Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

El difícil funcionamiento de una planta de almacenamiento requiere no solo de la maquinaria para desarrollar dicha actividad, sino además de un equipo de trabajo cualificado. Por ello, se realizará un proceso de selección dividido en dos partes: por un lado, una dinámica de grupo donde se valorarán el dinamismo y contribución de los miembros a la toma de decisiones, y por otro lado, la entrevista personal, donde el entrevistado deberá demostrar su alto grado de profesionalidad e interés por el puesto a desempeñar. La política de empresa establece dos requisitos para poder acceder a los diferentes puestos de trabajo ofertados:

- Titulación universitaria. Será considerado requisito fundamental poseer una titulación universitaria, ya sea para el desempeño de tareas técnicas (Diplomado, licenciado o graduado en la rama de ingeniería) como para el desempeño de tareas administrativas (Diplomado, licenciado o graduado en la rama de economía, empresa, contabilidad y finanzas).
- Idiomas. El conocimiento de otras lenguas será necesario para poder formar parte de la plantilla de la planta de almacenamiento debido, tanto a la llegada de múltiples buques internacionales como a la negociación con proveedores y clientes extranjeros.

La creación de empleo es uno de los principales objetivos de este proyecto, la ampliación de dicho centro supondrá la contratación de trabajadores a desempeñar diferentes funciones. Actualmente, la planta cuenta con 9 trabajadores fijos encargados de: la dirección, la administración y la operativa del lugar de trabajo. En consecuencia, la modificación del parque de almacenamiento y la futura apertura del puerto de Granadilla dará lugar a la siguiente plantilla de trabajadores; se contará con 13 nuevos trabajadores distribuidos en los siguientes puestos: 2 inspectores, 1 administrativo, 4 operarios de muelle, 5 operarios de instalación y 1 mediador. En cuanto a los servicios

de limpieza y seguridad se ha decidido proceder a la subcontratación de los mismos delegando, por tanto, dichas labores a empresas especializadas. (*Ver tabla 2 en el ANEXO*).

Cabe destacar la figura del mediador como puesto innovador y fundamental en la empresa, encargándose de la mediación, la negociación y la resolución de los conflictos dentro de esta, y de esta con terceros. Principalmente surge la necesidad de contratar a este profesional, por la primera toma de contacto de Disa con el extranjero, encargándose de solventar cualquier problema de índole internacional.

El logro de crear empleo supondrá para Disa canalizar su compromiso con el desarrollo de Canarias, a través de la responsabilidad social corporativa y de la contribución a una mejora sostenida de la sociedad.

7. ANÁLISIS DE MERCADO

En este apartado, se analizará el perfil más representativo de los consumidores y operadores de Disa, así como la búsqueda aproximada, en la medida de lo posible, del volumen que representará esta demanda para el sector industrial en Canarias, y en el comercio exterior. Para ello se presentan datos de diversas fuentes de información sobre variables directamente relacionadas con el sector petrolífero, además de información estadística general sobre la demanda actual de la empresa, y su estimación futura de cara a la implantación del nuevo servicio.

Actualmente, DISA GESTIÓN LOGÍSTICA ofrece dos tipos de servicios: de logística o distribución, y almacenado; siendo la empresa líder en el transporte marítimo de productos derivados del petróleo en el mercado canario, transportando más de 2,5 millones de toneladas al año para clientes como: REPSOL, CEPSA, BP y TEXACO, entre otros. Como bien se indica en apartados anteriores, nuestro objetivo se basa en estimar la rentabilidad que supondría ampliar la planta de almacenamiento del Polígono Industrial de Granadilla de Abona, necesitando para ello conocer la demanda potencial al establecer este servicio.

Existen dos características básicas por las que se ha decantado la empresa para consolidarse con el paso de los años en el sector. Por un lado, la calidad en el servicio, ofreciendo un nivel mínimo de servicio y una atención distintiva, al mismo tiempo que trabajan en la mejora de las operaciones y sus instalaciones. Esto unido al conocimiento de las necesidades reales de cada cliente, son los elementos claves para diferenciar la marca e imagen Disa. Por otro lado, el liderazgo, lo que le permite gozar de una serie de recursos y capacidades que le garantizan ser ágiles, flexibles y cercanos con ellos.

7.1. DEMANDA EN CANARIAS

Se ha realizado un análisis del mercado, con datos reales provenientes de la propia empresa con las necesidades cubiertas durante los últimos 4 años (2.010, 2.011, 2.012, 2.013) a todos los operadores con los que trabaja (CEPSA, REPSOL, CARBOEX, TEXACO, y las propias empresas del grupo DISA RED y DISA RETAIL), y sobre los 4 productos que se ofrecerán desde la instalación de Granadilla (Gasolina 95, gasolina

98, gas oíl y fuelóleos). A través de una media de los datos hemos obtenido las cantidades aproximadas a importar para poder suplir a la demanda canaria, siendo las siguientes; (*Ver tabla 3 en el ANEXO*).

La tabla se denomina “DEMANDA DE PRODUCTO POR INSTALACIÓN”, en ella se refleja la demanda de DISA a lo largo del primer ejercicio por instalaciones y por productos. La unidad de medida de dichos materiales son los metros cúbicos, debiendo tener en cuenta que dichos productos serán importados para almacenarse inicialmente en la nueva instalación de Tenerife, y posteriormente serán trasladados a su correspondiente destino, ya sea en camiones cubas (Tenerife) o en buques (Resto de islas). Anualmente, tendrá que adquirirse una cantidad total de productos de 2.416.460 M^3 , correspondiendo: a la Gasolina 95, 287.703 M^3 (11,91%); a la Gasolina 98, 111.664 M^3 (4,62%); al Gasóleo A, 854.019 M^3 (35,34%); y al Fuelóleo, 1.163.074 M^3 (48,13%). Debemos distinguir, por un lado que el 42,20% de los productos serán solamente almacenados en la instalación; por otro lado, el 57,80% serán almacenados, y luego transportados a través de la amplia flota de buques que posee la empresa.

Como podemos apreciar, tanto en la tabla como en el gráfico, Disa cuenta con cinco clientes fundamentales, incluyendo a las empresas del grupo. Su principal cliente CEPSA, que abarca el 65% de su demanda, utiliza mayoritariamente los servicios logísticos de la empresa transportando esta con sus buques los productos a las instalaciones de CEPSA en las otras islas. No obstante, el futuro cierre de la refinería de CEPSA, obligará a esta en la isla de Tenerife a utilizar también los servicios de almacenado para poder surtir a sus estaciones de servicio, sobre todo en la zona sur de la isla. (*Ver tabla 4 en el ANEXO*).



Actualmente, Disa no compra la totalidad de sus productos a la Refinería de Tenerife, ya que esta no rinde lo suficiente para suplir la alta demanda canaria, ni a todos los operadores en el archipiélago. Por tanto, al establecer este proyecto la empresa seguirá trabajando con la Refinería de Tenerife, disminuyendo con el paso de los años el porcentaje de consumo de productos de la misma; de este modo, ante su posible cierre la

empresa podrá seguir satisfaciendo a sus clientes sin problema alguno, teniendo total independencia de la Refinería de Tenerife y empleando para ello el stock almacenado en su parque de almacenamiento.

7.2. COMERCIO EXTERIOR

La importancia que supone el buen desempeño de las relaciones internacionales en el desarrollo político, comercial y cultural a nivel mundial, son necesarias para lograr el progreso integral no solo de España, sino también del archipiélago canario. La imposibilidad de que un país pueda ser autosuficiente, y por tanto, necesite del apoyo del resto, ha dado lugar a un conjunto de acuerdos y negociaciones mundiales basadas, principalmente, en el libre comercio para suplir las necesidades y carencias entre zonas.

El análisis de la situación de la demanda actual de Disa ha llevado al planteamiento de por qué no exportar. Teniendo en cuenta la consolidación de la empresa en el sector durante más de 80 años, así como su estabilidad y capacidad de crecimiento, son factores claves que permiten plantearse dicha cuestión.

Diversos estudios demuestran la existencia de una relación estadística entre un comercio más libre e internacional con el crecimiento económico. Por ello y por el estancamiento que se percibe en los últimos ejercicios, en los beneficios y la facturación de la empresa, así como el diminuto tamaño del sector petrolífero en Canarias; han dado lugar a la búsqueda de una alternativa de nuevos mercados próximos al archipiélago.

Con una población superior a los mil millones de clientes potenciales y el crecimiento económico experimentado a lo largo de los últimos años, han convertido a África en el punto de mira de la empresa, pese a ser un mercado tan atractivo como desconocido para el resto del mundo. Debemos destacar nuestra privilegiada situación geográfica, como centro de unión entre Europa y África, convirtiéndonos en un enclave ideal para la distribución.

Será necesario para la evolución económica posicionar a Canarias como conector entre Europa y África, lo que permitirá aprovecharnos del crecimiento del Producto Interior Bruto (PIB) que ha venido experimentando en los últimos años. Las previsiones han demostrado, que casi la mitad de los países africanos han registrado un incremento superior al 5%, en el período comprendido entre 2.007 y 2.014.

Se ha procedido al análisis de la demanda de mercados de los países del noroeste africano por su proximidad a las costas canarias; entre otros se han estudiado Cabo Verde, Marruecos y Mauritania, valorando no solo los países de donde proceden sus principales importaciones sino también la frecuencia con que las realizan y cuáles son sus intereses al importar.

- a) Marruecos, ha realizado una serie de reformas económicas con el objetivo de liberalizar su economía y adaptarse al progreso de la Zona de Libre Comercio con la Unión Europea. Los principales proveedores de este país a lo largo del ejercicio 2.013 fueron España, Francia y Estados

Unidos ocupando una cuota total del mercado marroquí del 12,4%, 12,2% y 6,7%, respectivamente.

El país goza de estar a la cabeza en las exportaciones de fosfatos fertilizantes y productos textiles; no obstante, es deficitario en los derivados energéticos como son el gasoil, los fuelóleos, el gas de petróleo y otros hidrocarburos.

El atractivo de dichos datos resulta atrayente a realizar una potente inversión hacia dicho país, pero la proximidad de la Refinería de Cepsa en Algeciras a Marruecos, hace peligrar en dicho lugar nuestra propuesta de almacenar y distribuir los productos, principalmente, porque supondría un mayor coste el trayecto Canarias-Marruecos frente a Algeciras-Marruecos.

- b) Cabo Verde, posee importantes intereses compartidos con España, entre otros la necesidad de intensificar la cooperación, el fomento de las relaciones comerciales o la inversión directa en el país. Además, su vecindad con Canarias hace de España el estado miembro de la Unión Europea más cercano geográficamente al país, lo que le permite generar diversas oportunidades para intensificar las relaciones en los ámbitos económico, comercial o cultural.

Sin embargo, su principal proveedor es Portugal, que abarca un 44% del mercado, difícil competencia para España y Holanda que ocupando la segunda y tercera representan un 19% y un 8,3%, respectivamente. Sus principales importaciones corresponden a productos alimentarios transformados con un 20,1%; a combustibles y aceites minerales con un 11,5%; y a medios de transporte con un 11,5%.

No obstante, la situación geoestratégica de Canarias respecto al principal proveedor de Cabo Verde, Portugal, y en consecuencia, el ofrecer un producto de calidad y con un alto rendimiento a un coste inferior por la proximidad geográfica, favorecen notablemente la introducción de Disa en el mercado caboverdiano.

- c) Mauritania, ha recibido un fuerte apoyo de España a lo largo de todo su proceso de transición, tanto en el plano bilateral (apoyo político, mantenimiento de la cooperación, incremento de los sectores de relación bilateral y la condonación de la deuda) como en plano multilateral apoyando a sus negociaciones con la Unión Europea. Dichas circunstancias contribuyeron para que a partir del año 2.010, las relaciones comerciales entre Canarias y Mauritania se vieran favorecidas gracias a su proximidad geográfica.

En el año 2012 el archipiélago canario exporta a Mauritania un total de 41,26 millones €, cuyo desglose más significativo corresponde a: 14,76 millones € con Combustibles y aceites minerales; 8,82 millones € con

Maquinarias; 2,76 millones € con papel y cartón; y 2,56 millones € con vehículos y automóviles.

Con estos datos se aprecia la representatividad de Canarias en Mauritania, debiendo competir con otros socios comerciales importantes como Francia, Bélgica y China. Sin embargo, la fuerte presencia comercial de Canarias en el país, su proximidad, y en consecuencia, su reducción en costes de transporte, favorecen la intervención de Disa en dicho mercado.

El comercio exterior persigue, por tanto, una estrategia más amplia para aumentar la capacidad productiva de la empresa y del dinamismo, por enfrentarse a nuevos mercados; el alto grado de competitividad, por competir con empresas extranjeras totalmente desconocidas; y la mejora de la creatividad y capacidad de innovación, necesarias para mantenerse y llegar a liderar los nuevos mercados. En consecuencia, exportar supondrá para Disa el “reto de buscar lo desconocido”, lo que se traducirá en el mayor valor añadido para el prestigio de la marca Disa.

8. PLAN DE VIABILIDAD ECONÓMICO – FINANCIERO

8.1. ESTRATEGIAS DE PRECIOS

La escasez de los competidores en el sector y la diversidad de los servicios ofertados por cada uno de ellos, no suponen una tarea sencilla para Disa el establecer los precios.

El mercado de almacenamiento de combustibles en Canarias, se encuentra formado por 5 competidores directos: TERMINALES CANARIOS, PETROCAN, PETROLOGIS CANARIAS, CMD y CEPSA. A su vez, Terminales Canarias se encuentra participado en un 50% por BP y en un 50% por REPSOL; mientras que CMD se encuentra participado en un 60% por CEPSA, en un 30% por DISA, y en un 10% por SHELL.

La gran variedad de servicios garantizados por todos los competidores hacen complejo superarles. El proceso de trabajo, no supone tan solo almacenar el producto, sino también hay empresas que se encargan de tratarlo y manipularlo para asegurar una mejor calidad. (*Ver tabla 5 en el ANEXO*)

Disa pretende suplir al completo las necesidades del mercado para poderse diferenciar del resto de competidores, y es por ello, por lo que divide sus servicios en 2 fases.

Fase 1:

1. Recepción de los productos. A través de los buque tanques en el puerto de Granadilla.
2. Almacenamiento de productos. A través del oleoducto, para introducirlo en los diferentes tanques de almacenamiento.

3. Tratamiento de los productos. Se trata de incorporar la cantidad correspondiente de aditivos, para ofertar un producto de calidad y con un alto grado de rendimiento.

Fase 2:

4. Servicios logísticos. Una vez los productos estén listos para utilizar, serán trasladados desde el parque de almacenamiento hacia cualquier otra instalación del archipiélago canario, y exportar hacia Cabo Verde y Mauritania. (*Ver tabla 6 en el ANEXO*)

Por tanto, se han establecido precios competitivos, en función del producto y servicio ofertado, que a través de la demanda estimada permitan obtener la rentabilidad necesaria para garantizar la estabilidad y mantenimiento de la instalación.

8.2. PRESUPUESTO DE VENTAS

El presupuesto de ventas refleja la aproximación a la cifra de negocio futura del proyecto, teniendo en cuenta no solo la demanda canaria, sino además la venta internacional.

En el área de Canarias, la demanda ha permanecido constante durante los últimos ejercicios, no viéndose afectada por la grave crisis económica; su explicación viene dada por la necesidad de consumo de los productos que se ofrecen. Es por ello, por lo que se prevé una estabilidad de las ventas en los próximos ejercicios, con pequeñas variaciones no pronunciadas. Las ventas de la empresa vendrán potenciadas, principalmente, por las exportaciones al continente africano que supondrán un 40% de la cifra de negocio, a lo largo del primer ejercicio.

Las ventas en África dependen de la capacidad de la empresa, para ello destinará el buque de mayor capacidad (17.000 Tn) distribuyendo a partes iguales en los dos países. En función de las condiciones del buque, se estima un promedio de 3 viajes mensuales con duración de 6 días cada uno, aproximadamente. Los clientes potenciales, en principio, serán los dos principales suministradores de combustibles en Cabo Verde y Mauritania.

Las exportaciones van a permitir a Disa crecer más y ser competente en un entorno internacional, teniendo en cuenta que hasta el momento se ha dedicado a cubrir el mercado canario. (*Ver tablas 7 y 9 en el ANEXO*)

8.3. PRESUPUESTO DE APROVISIONAMIENTO

Uno de los principales objetivos de este proyecto, es la pérdida de la dependencia con el principal proveedor de la empresa, la Refinería de Tenerife (CEPSA), por el futuro cierre de la misma.

Este hecho, ha guiado la búsqueda de nuevos proveedores en el exterior entre los que podemos destacar a GALP ENERGÍA y CEPSA Algeciras, que permitirán aprovisionar

la instalación para distribuir entre las islas y África los productos. La insularidad del archipiélago, y en ocasiones, la adversidad de las condiciones climatológicas ha enseñado a Disa a trabajar con un stock de seguridad, estimado en un 7,5% sobre el total importado. *(Ver tablas 8 y 9 en el ANEXO)*

8.4. INVERSIÓN

La principal función de las instalaciones de almacenamiento de hidrocarburos, requiere almacenar los productos extraídos de las refinerías donde se producen combustibles y carburantes, así como de las instalaciones portuarias en las que se reciben los productos de importación, para suministrarlas a las distintas compañías.

En la actualidad, la Instalación de Almacenamiento del Polígono Industrial de Granadilla está formada por 6 esferas encargadas de almacenar GLP (Propano y Butano). No obstante, dichas instalaciones deben estar dotadas de un conjunto de elementos básicos comunes, que permitirán desarrollar la actividad de la misma de forma adecuada: la zona de recepción del producto u oleoducto; el sistema de filtrado y bombeo; los tanques de aditivos; un cargadero de camiones cisterna y un laboratorio (en este caso, se encuentra ubicado en la instalación de Salinetas – Gran Canaria); además de todos los sistemas de seguridad y control necesarios para su actividad, que son supervisados desde la sala de control desde donde se pueden manejar todos los sistemas de la planta.

La ampliación de dicho parque de almacenamiento, requiere no solo de la adquisición de los 4 tanques de almacenamiento de hidrocarburos necesarios para poder almacenar el producto importado, sino además de la mejora de los diferentes elementos nombrados anteriormente, y que capacitan y forman parte de la instalación.

Para proveer los tanques hemos recurrido al estudio y análisis de un conjunto de fabricantes y distribuidores, tanto nacionales como extranjeros, valorando no solo las características que han ofertado cada uno sobre sus propios productos, sino también la relación de precios conforme a los transportes y trabajos de campo. Entre ellos podemos destacar a: Ingeniería y Diseño Europeos, S.A. (IDESA); CISTAS, S.L.; LAPESA; Industrializaciones GUMEX.

Debemos dar relevancia a la elección del proveedor, dada la peligrosidad que supone almacenar hidrocarburos, y por la importante función de las plantas de almacenar las reservas de seguridad y estratégicas del país, tanto por cuenta del organismo regulador, la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (CORES), como por cuenta de los operadores del sector. Además, Disa cuenta con una red de laboratorios que se encargan de realizar exhaustivos controles de calidad a todos los combustibles que entran y salen de las instalaciones, con el objetivo de garantizar la calidad del producto final.

El proveedor escogido ha sido Ingeniería y Diseños Europeos, S.A. ubicado en Asturias, y destacando por su compromiso con la seguridad, la calidad y la competitividad. Con

más de 20 años de experiencia estando presente en los cinco continentes, ha participado en proyectos recientes como:

1. REFINERÍA DE CEPSA (Huelva), desarrollaron gestiones de Ingeniería, aprovisionamiento y construcción para el Proyecto de Remodelación.
2. REFINERÍA DE BP OIL (Castellón), se encargaron del suministro y reemplazo de varios de los elementos, entre otras tareas de mantenimiento.
3. SONATRACH (Argelia), gestionando la rehabilitación y adaptación, además de supervisar el montaje de equipos.

Los tanques de almacenamiento de hidrocarburos aprovisionados cumplirán las siguientes características:

- Por un lado, dos tanques de la clase B para el almacenaje de la Gasolina 95 y la Gasolina 98, inflamables hasta los 55°.
- Por otro lado, dos tanques de la clase C para el almacenaje del Gasóleo y los Fuelóleos, inflamables entre los 55° y los 100°.

Se implantarán cuatro tanques cilíndricos verticales de fondo plano, poseyendo mayor capacidad (29.125 m³/tanque) a un menor coste. El techo será flotante, lo que permitirá:

1. Anular la cámara de aire.
2. Aislar la superficie del líquido.
3. Evitar la transferencia de calor.
4. Evitar la evaporación.
5. Evitar la contaminación del producto y del ambiente.

La modificación del parque de almacenamiento, requerirá también de un conjunto de mejoras en el resto de la instalación:

- a) Capacidad del oleoducto. Este elemento es necesario para introducir en la instalación los productos, desde el puerto, y almacenarlos en los tanques. Actualmente no existe, ya que las esferas son cargadas a través de los camiones cubas. Este es el elemento que supondrá mayor inversión, ya que abarcará desde el puerto hasta la instalación (1km).
- b) Tanques de aditivos. El aditivo en los hidrocarburos es el complemento más importante y necesario para marcar la diferencia entre operadores, ya que permite obtener un combustible con un alto grado de rendimiento, calidad y eficacia. Por tanto, es necesario implantar un conjunto de tanques de aditivos que permitirán obtener un producto diferenciado.
- c) Cargadero de camiones. El incremento del número de productos ofertados por Disa en dicha instalación hace necesaria la ampliación de la zona, por el mayor tránsito de camiones cuba para cargar los productos y distribuirlos por toda la isla.
- d) Sala de control y seguridad. La peligrosidad e inflamabilidad de los productos hidrocarburos y gaseosos ofertados por Disa, hace necesaria la dotación de una

sala que permita mantener el control y garantizar la seguridad del parque. Es por ello, por lo que surge la necesidad de mejorar dicho lugar, adaptándolo a las circunstancias de la planta. (Ver tabla 10 en el ANEXO).

8.5. FINANCIACIÓN

La evaluación de la inversión inicial del proyecto, cuyo importe asciende a 3.823.313 € requiere plantearse las diferentes posibilidades de financiación del mismo. La experiencia y la política de financiación que persigue la empresa, no permiten la utilización de más del 65% de los fondos ajenos, haciéndose responsable la misma del resto del desembolso necesario. Para ello, utilizará parte de sus reservas y beneficios procedentes de ejercicios anteriores, dada la fortaleza de su patrimonio.

Una vez analizadas varias alternativas financieras, para obtener los fondos ajenos necesarios se ha recurrido a diversos métodos de financiación. En acuerdo con el proveedor IDESA, los cuatro tanques de combustible, cuyo importe asciende a 1.250.000€, serán financiados a través de un contrato leasing o arrendamiento financiero. Las condiciones del mismo recogen un interés anual del 6,90% en un plazo de 5 años, con una opción de compra en el último ejercicio por valor de 20000€. (Ver tabla 11 en el ANEXO)

El resto de la inversión, cuyo importe asciende a 1.235.153,45 € será financiada a través de un préstamo otorgado por el Banco SABADELL. Sus fondos proceden del Banco Europeo de Inversiones destinados a empresas cuyo objetivo sea la ampliación o mejora de sus instalaciones. Requisitos:

- Inversión: $50.000€ < X < 2.500.000€$
- Plazo: 5 años
- Interés: 6,5% anual

Las empresas beneficiarias no deberán poseer en su balance, un activo fijo total superior a los 105.000.000€, y con una plantilla de empleados inferior a los 500 trabajadores. (Ver tabla 12 en el ANEXO).

8.6. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS PREVISIONAL

La cuenta de Pérdidas y Ganancias Previsional del proyecto estudia la relación entre los ingresos y los gastos pertinentes a los 5 primeros ejercicios de este proyecto empresarial.

En ella podemos apreciar la composición de gastos referentes a la explotación recogidos por el desempeño de la actividad, donde podemos distinguir los gastos de personal, los gastos de explotación vinculados directamente con la actividad (Primas de seguro, mantenimiento, suministros, etc.), los gastos de distribución, los gastos por amortización del inmovilizado adquirido, y por último, los gastos de aprovisionamiento, en los que se reflejan los gastos totales de la adquisición de los productos para poder ofrecerlos a los clientes.

En segundo lugar, podemos ver la cifra de negocio compuesta por los ingresos obtenidos por la venta de los productos, tanto en Canarias como en Mauritania y Cabo Verde. En cuanto a los gastos financieros, se ha procedido a dividir la financiación encontrándose estos compuestos, por los intereses del préstamo ofrecido por el Banco Sabadell y por los intereses del leasing ofrecido por el proveedor de los tanques IDESA, satisfechos ambos a través de cuotas anuales.

En lo referente al tipo impositivo que se debe aplicar para hallar los Resultados del ejercicio después de impuesto, será aplicable la tasa impositiva general cuyo valor es del 30%. (Ver tabla 13 en el ANEXO).

8.7. INDICADORES

Por último, a partir de un conjunto de indicadores financieros se valorará la viabilidad financiera de la inversión de este proyecto desde el punto de vista de la rentabilidad. Para ello se han estimado los flujos de caja para los primeros 5 ejercicios de actividad.

FLUJOS DE CAJA					
	FC 1	FC 2	FC 3	FC 4	FC 5
RAII	16.326.381,08 €	16.730.946,14 €	16.764.643,20 €	16.795.310,14 €	17.595.565,61 €
IMPUESTO	4.897.914,32 €	5.019.283,84 €	5.029.392,96 €	5.038.593,04 €	5.278.669,68 €
GASTOS FINANCIEROS	166.534,97 €	137.406,13 €	106.323,80 €	73.156,86 €	37.765,36 €
AMORTIZACIONES	88.716,80 €	88.716,80 €	88.716,80 €	88.716,80 €	88.716,80 €
FC TOTAL	11.683.718,53 €	11.937.785,23 €	11.930.290,84 €	11.918.590,76 €	12.443.378,09 €

A través de la base de datos SABI, se han obtenido los datos que forman parte del Balance de Situación de Disa Gestión Logística a 31/12/2012, a ello se han añadido, en el Activo, los datos correspondientes a la inversión a realizar en los inmovilizados para la ampliación de la instalación, y en el Patrimonio Neto y Pasivo, los recursos propios y los recursos ajenos, empleados para la financiación de la misma. En consecuencia, se ha elaborado el balance previsional de la empresa.

BALANCE PREVISIONAL			
ACTIVO		PATRIMONIO NETO Y PASIVO	
ACTIVO FIJO	104.756.993,90 €	PATRIMONIO NETO	130.229.840,45 €
Inversión	3.823.313,00 €	PN anterior al proyecto	131.568.000,00 €
		Financiación propia de la inversión	1.338.159,55 €
ACTIVO CIRCULANTE	59.705.000,00 €	PASIVO	34.232.153,45 €
		Pasivo anterior al proyecto	31.747.000,00 €
		Financiación ajena de la inversión	2.485.153,45 €
TOTAL ACTIVO	164.461.993,90 €	TOTAL PN Y PASIVO	164.461.993,90 €

Para hallar los diferentes ratios de rentabilidad, se hace necesario el cálculo del coste de capital medio ponderado (K), empleando la rentabilidad del accionista, seleccionada desde la base de datos SABI, y la rentabilidad de la deuda, obtenida de la siguiente fórmula: $(\text{Deuda}/\text{Total Pasivo}) \times \text{Interés de deuda}$.

COSTE DE CAPITAL MEDIO PONDERADO = 5%			
Rentabilidad del accionista	6,48%	Rentabilidad de deuda	0,49%
Patrimonio Neto	130.229.840,45 €	Pasivo	34.232.153,45 €
Total Activo	164.461.993,90 €	Total Activo	164.461.993,90 €

El valor actual neto y la tasa de rendimiento interno:

VAN	47.992.961,32 €
TIR	307%

La superioridad del valor actual neto a 0, verifica la viabilidad del proyecto para Disa. Además, desde el punto de vista del riesgo, la empresa recuperaría el 100% de la inversión a lo largo del primer ejercicio de actividad.

La rentabilidad económica y la rentabilidad financiera:

RENTABILIDAD	ECONÓMICA	7%
	FINANCIERA	9%

Por un lado, la rentabilidad económica es de un 7%, lo que se traduce en que el beneficio representa un 7% de la inversión total de la empresa. Por otro lado, la rentabilidad financiera es de un 9%, por tanto, el 9% de los fondos propios representa al beneficio. Su escasa diferencia se debe a que Disa no abusa de la financiación ajena, sin embargo, la superioridad de la rentabilidad financiera frente a la rentabilidad económica hace bastante atractivo este proyecto desde el punto de vista financiero. Además, la superioridad también sobre los intereses provoca un apalancamiento positivo, por lo que la empresa obtiene sobre los fondos ajenos utilizados una rentabilidad superior a la del activo.

9. PLAN DE CONTINGENCIAS

Este apartado tiene por objeto la elaboración de un plan contingente que implique a la empresa con sus nuevos compromisos: el desarrollo sostenible, la responsabilidad social corporativa y la cultura de seguridad. Los mismos deben ser tomados muy en serio, ya que la utilización y disponibilidad de los productos que comercializa Disa son importantes en el medio ambiente, en la economía y para la sociedad en términos

generales. Por ello, se deberá encontrar un equilibrio entre la rentabilidad del negocio, la sostenibilidad medioambiental y la responsabilidad.

Ante la seguridad de la ciudadanía el Gobierno de Canarias ha decidido crear una plataforma estratégica, capaz de atender con eficacia la necesidad social, denominada Plan de Seguridad Canario. En este plan, se vela por la seguridad que pudieran ocasionar todos aquellos accidentes en las instalaciones industriales afectando, en consecuencia, a las personas, sus bienes, el patrimonio colectivo y el medio ambiente. Además, la Unión Europea aprobó la normativa que afecta a los accidentes graves por medio de la Directiva 96/82/CE con un doble objetivo: por un lado, la prevención de los accidentes graves, proporcionando un elevado nivel de protección para preservar la seguridad de los ciudadanos y la calidad del medio ambiente. Por otro lado, ante la realidad de que los accidentes ocurren, se encarga de limitar sus consecuencias para el hombre y el medio ambiente. Por último, en nuestro ordenamiento jurídico, esta Directiva viene reglada por el Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario.

En base al Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, se ha elaborado este plan denominado “Plan interior de Contingencias por contaminación marina accidental”.

En primer lugar, se indican las medidas de seguridad previstas durante las descargas para evitar o, en lo posible, limitar las consecuencias de los posibles derrames que pudieran tener lugar.

1. Los equipos de protección personal deberán estar disponibles y operativos, así como un contenedor con material para absorber derrames líquidos.
2. La barrera de contención estará dispuesta para su uso inmediato durante la descarga del buque. Además el contenedor en que se estiba la barrera, se encontrará abierto o su llave controlada en todo momento para una rápida apertura.

En segundo lugar, debe procederse a la preparación de la zona de seguridad teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

1. Se habilitará la misma con antelación a la llegada del buque tanque.
2. Se colocará el material contraincendios trasladado desde la instalación de almacenamiento próxima a la zona de descarga.
3. Se tendrán listas para conectar al buque las mangueras contra incendios disponibles, para en caso de derrame emplearlas en la contención de derrames.
4. En caso de que el operador del puerto junto con el Capitán del buque lo acordaran, se establecerían otras medidas preventivas. Por ejemplo, por condiciones climatológicas adversas.

Por último, durante las operaciones de descarga del buque tanque, se deberá:

1. Verificar que las mangueras empleadas para dicha operación están en perfectas condiciones de uso y han pasado las pruebas de acuerdo con la legislación vigente.

2. Los operarios de descarga, permanecerán durante todo el proceso en las proximidades del punto de descarga, advirtiéndolo de cualquier posible anomalía.
3. Una vez finalizada la descarga, se recogerá todo el material dejando la zona totalmente despejada.

En consecuencia, este plan buscará trabajar para prevenir las consecuencias de los posibles accidentes graves originados por causa de la actividad en su lugar de desarrollo. Así como la protección de aquellos establecimientos y emplazamientos afectados, dada la peligrosidad de las sustancias manipuladas y transportadas.

10. CONCLUSIÓN

Una vez planteado, estudiado y desarrollado el tema propuesto a lo largo de este Trabajo Fin de Grado denominado “Proyecto de ampliación del parque de almacenamiento de Disa en el Polígono Industrial de Granadilla de Abona”, puedo verificar la potente contribución acaecida para valorar las necesidades del sector industrial en Canarias, y resaltar los factores que hay, y que habrá, que cubrir para llevar a cabo y poder garantizar una correcta implementación y evolución de dicho sector económico en el archipiélago.

Los puntos a considerar por su excesiva relevancia dentro de un trabajo de estas características, son detectar cuales son las necesidades reales del conjunto de operadores que pertenecen a un sector carente de iniciativas para formar un tejido productivo, innovador y potente; la búsqueda de procesos productivos eficaces y eficientes en las empresas para que se adapten a la realidad del trabajo y no sean un obstáculo burocrático; el aprovechamiento de todos los recursos y capacidades que poseen las empresas industriales canarias capacitadas para garantizar el aprovisionamiento en el exterior; y la definición de manera clara de los beneficios económicos, laborales y de cualquier otra índole que se pretendan alcanzar, para lograr la motivación, y en consecuencia, el liderazgo.

Como se menciona a lo largo del trabajo existe exceso de recursos y capacidades en las empresas, pero no son bien aprovechados. Esto puede suponer un flujo de problemas para garantizar el auge de este sector, y por tanto, que no se cumplan el conjunto de los objetivos propuestos. Para evitar el fracaso del proyecto, se plantea la necesidad de explotar todos los recursos y las capacidades, dando la importancia que merecen el grupo de profesionales que trabajan en las operaciones diarias de las empresas industriales, haciéndolos partícipes en el objetivo y la misión general, para obtener el éxito esperado.

Actualmente, el éxito esperado en este sector, no se mide tan solo por los beneficios económicos generados por la actividad sino también por los nuevos compromisos que involucran a las empresas, centrados en el desarrollo sostenible, la responsabilidad social corporativa y la cultura de seguridad. Dichos compromisos deben ser cumplidos dada la importancia de la comercialización de los productos en la economía, el medio ambiente y la sociedad, y para el logro de un sector competitivo y de futuro para las Islas Canarias.

11. BIBLIOGRAFÍA

Informes y documentos públicos:

- Conserjería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. *Plan de Actuación de Calidad de Aire*. 2014.
- Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias. *Proyecto de Contaminación Atmosférica y Salud*. 2012.
- Sociedad Española de Cardiología y Ministerio de Ciencia. *Informe sobre el Dióxido de Azufre*. 2012.
- Observatorio Ambiental de Granadilla. *Proyecto Puerto de Granadilla de Abona*. 2000.
- Cabildo Insular de Tenerife. *Plan Territorial Parcial de la Plataforma Logística del Sur*. 2007.
- Cabildo Insular de Tenerife. *Plan Insular de Ordenación de Tenerife*. 2011.
- África Infomarket. *Dossier Económico Mauritania*. 2013.
- Oficina Económica- Comercial Española en Dakar. *Informe Económico-Comercial de Cabo Verde*. 2013.
- Gobierno de Canarias. *Plan de Seguridad Canario*. 1997.

Legislación:

- Unión Europea. *Directiva 96/82/CE*. 1992.
- Real Decreto 253/2004. *Prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos*. 2004.

Manuales:

- AA.VV. *Instalaciones para almacenamiento y suministro de carburantes y combustibles líquidos. Normas UNE y legislación*. 2009.
- AA.VV. *Manual de comercio internacional*. 2012.

Páginas Web y Bases de datos:

- Instituto Nacional de Estadística (INE). <http://www.ine.es/>
- Servicio Público de Empleo (SEPE). <https://www.sepe.es/>
- Disa Grupo. <http://disagrupo.es/>
- Base de datos SABI - Bureau van Dijk. <http://sabi.bvdep.com/ip/>
- España Exportaciones e Inversiones - ICEX. <http://www.icex.es>
- Asinca. <http://www.asinca.es>

12. ANEXO

TABLA 2. PRESUPUESTO DE PERSONAL

PRESUPUESTO DE PERSONAL			
PUESTO DE TRABAJO	EMPLEADOS	SALARIO BRUTO MENSUAL	TOTAL
DIRECTOR/A DE LA INSTALACIÓN	1	3.000,00 €	3.000,00 €
JEFE/A DE OPERACIONES	1	2.100,00 €	2.100,00 €
INSPECTOR/A	2	1.600,00 €	3.200,00 €
ADMINISTRATIVO/A	3	1.500,00 €	4.500,00 €
OPERARIOS/AS DE MUELLE	4	1.150,00 €	4.600,00 €
OPERARIOS/AS DE INSTALACIÓN	10	1.100,00 €	11.000,00 €
MEDIADOR	1	1.650,00 €	1.650,00 €
TOTAL	22		30.050,00 €

TABLA 3. DEMANDA DE PRODUCTO POR INSTALACIÓN

	SALINETAS	ARRECIFE	P. ROSARIO	LA GOMERA	EL HIERRO	LA PALMA	TENERIFE	TOTAL
GA 95	87.342	35.090	21.005	3.769	2.849	46.811	90.837	287.703
GA 98	35.496	2.245	5.367	1.700	1.045	8.106	57.705	111.664
GO A	199.582	64.961	103.797	5.483	3.974	29.369	446.853	854.019
FUEL	443.498	142.269	108.000	0	0	45.000	424.307	1.163.074
TOTAL	765.918	244.565	238.169	10.952	7.868	129.286	1.019.702	2.416.460

TABLA 4. DEMANDA DE PRODUCTO POR OPERADOR

	GA 95	GA 98	GO A	FUEL	TOTAL
CEPSA	66.558	15.894	520.737	968.405	1.571.329
DISA	193.689	81.438	267.892	74.736	617.755
REPSOL	6.721	1.542	9.100	72	17.435
CARBOEX	0	0	39.204	119.861	159.065
TEXACO	21.000	12.790	17.086	0	50.876

TABLA 5. RELACIÓN PRECIOS-SERVICIOS POR PRODUCTOS DE LOS COMPETIDORES

COMPETIDORES	SERVICIOS	PRODUCTO	PRECIOS
TERMINALES CANARIOS	1. RECEPCIÓN DEL PRODUCTO	GASOLINAS	6,492 €/m3
	2. MANIPULACIÓN/ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD	GASÓLEOS/ FUELÓLEOS	4,78 €/m3
PETROCAN	3. ALMACENAMIENTO		
	1. DESCARGA	GASOLINAS	4,8724 €/m3

	2. ALMACENAMIENTO 3. SUMINISTRO		
		GASÓLEOS/ FUELÓLEOS	4,766 €/m3
PETROLOGIS CANARIAS	1. ALMACENAMIENTO/ CONSERVACIÓN 2. MANIPULACIÓN	GASOLINAS	6,153 €/m3
		GASÓLEOS/ FUELÓLEOS	4,8979 €/m3
CMD	1. RECEPCIÓN DEL PRODUCTO 2. ALMACENAMIENTO/MANIPULACIÓN 3. PUESTA A DISPOSICIÓN	GASOLINAS	6,142 €/m3
		GASÓLEOS/ FUELÓLEOS	5,318 €/m3
CEPSA	1. PRODUCE/RECIBE PRODUCTO 2. ALMACENA	GASOLINAS	18,26 €/m3
		GASÓLEOS/ FUELÓLEOS	16,77 €/m3

TABLA 6. ESTRATEGIA DE PRECIOS

SERVICIOS		PRODUCTOS	PRECIOS
DISA	1. RECEPCIÓN DEL PRODUCTO 2. ALMACENAMIENTO 3. TRATAMIENTO DEL PRODUCTO (ADITIVACIÓN)	GASOLINAS	8,50 €/m3
		GASÓLEOS/ FUELÓLEOS	7,60 €/m3
	4. SERVICIOS LOGÍSTICOS (CANARIAS)	GASOLINAS	8 €/m3
		GASÓLEOS/ FUELÓLEOS	6,90 €/m3

TABLA 7. PRESUPUESTO DE VENTAS

PRESUPUESTO DE VENTAS				
CANARIAS	PRODUCTOS	TOTAL ALMACENADO (M3)	PRECIO (€) POR M3 ALMACENADO	TOTAL INGRESOS (ALMACENAMIENTO)
	GASOLINAS	399.367	8,50	3.394.619,50 €
	GASÓLEOS/FUELES	2.017.093	7,60	15.329.906,80 €
	TOTALES	2.416.460		18.724.526,30 €
	PRODUCTOS	TOTAL TRANSPORTADO (M3)	PRECIO (€) POR M3 TRANSPORTADO	TOTAL INGRESOS (TRANSPORTE)
	GASOLINAS	250.825	8	2.006.600,00 €
	GASÓLEOS/FUELES	1.145.933	6,90	7.906.937,70 €
	TOTALES	1.396.758		9.913.537,70 €
TOTAL VENTAS ANUALES				28.638.064,00 €

MAURITANIA Y CABO VERDE	PRODUCTOS	TOTAL ALMACENADO (M3)	PRECIO (€) POR M3 ALMACENADO	TOTAL INGRESOS (ALMACENAMIENTO)
	GASOLINAS	412.800	8,50	3.508.800,00 €
	GASÓLEOS/FUELES	274.200	7,60	2.083.920,00 €
	TOTALES	687.000		5.592.720,00 €
	PRODUCTOS	TOTAL TRANSPORTADO (M3)	PRECIO (€) POR M3 TRANSPORTADO	TOTAL INGRESOS (TRANSPORTE)
	GASOLINAS	388.800	20,50	7.970.400,00 €
	GASÓLEOS/FUELES	259.200	18,95	4.911.840,00 €
	TOTALES	648.000		12.882.240,00 €
TOTAL VENTAS ANUALES				18.474.960,00 €

TABLA 8. PRESUPUESTO DE APROVISIONAMIENTO

PRESUPUESTO DE APROVISIONAMIENTO				
	CANTIDAD COMPRADA (M3)	STOCK DE SEGURIDAD (M3)	COSTE (€)	COSTE TOTAL
GASOLINAS	812.167	60.913	4,35	3.797.895,93 €
GASÓLEO A	991.119	74.334	5,8	6.179.626,97 €
FUEL	1.300.174	97.513	9,25	12.928.605,21 €
TOTALES	3.103.460	232.760		22.906.128,11 €

TABLA 9. VARIACIÓN DEL PRESUPUESTO DE VENTAS Y APROVISIONAMIENTO

VARIACIÓN DEL PRESUPUESTO DE VENTAS Y APROVISIONAMIENTO			
	VENTAS	COMPRAS	VARIACIÓN
AÑO 1	47.113.024,00 €	22.906.128,11 €	-
AÑO 2	47.819.719,36 €	23.249.720,03 €	1,50%
AÑO 3	47.829.283,30 €	23.254.369,98 €	0,02%
AÑO 4	47.829.283,30 €	23.254.369,98 €	0,00%
AÑO 5	49.264.161,80 €	23.952.001,08 €	3,00%

TABLA 10. PRESUPUESTO DE INVERSIÓN

INVERSIÓN				
	ELEMENTOS	CANTIDAD	IMPORTE	TOTAL
1	TANQUES ALMACENAMIENTO DE GASOLINAS	2	250.000,00 €	500.000,00 €
2	TANQUES ALMACENAMIENTO DE GO.A - FUEL	2	375.000,00 €	750.000,00 €

3	REHABILITACIÓN DEL TERRENO	1	50.000,00 €	50.000,00 €
4	SISTEMA DE FILTRADO	1	66.535,00 €	66.535,00 €
5	TANQUES DE ADITIVACIÓN	4	34.250,00 €	137.000,00 €
6	AMPLIACIÓN DEL CARGADERO DE CAMIONES	1		95.560,00 €
	MAQUINARIA	4	17.850,00 €	71.400,00 €
	CONSTRUCCIONES	1	24.160,00 €	24.160,00 €
7	AMPLIACIÓN DE LA SALA DE CONTROL Y SEGURIDAD	1		14.329,00 €
	MAQUINARIA	2	3.665,00 €	7.330,00 €
	CONSTRUCCIONES	1	6.999,00 €	6.999,00 €
8	OLEODUCTO	1		1.050.000,00 €
	TUBERÍA	1	365.000,00 €	400.000,00 €
	CONSTRUCCIONES	1	650.000,00 €	650.000,00 €
TOTAL INVERSIÓN				3.823.313,00 €

TABLA 11. FUENTES DE FINANCIACIÓN: “LEASING”

LEASING				
	Capital	Intereses	Amortización	Capital vivo
	-	-	-	1.250.000,00 €
Ejercicio 1	304.047,54 €	86.250,00 €	217.797,54 €	1.032.202,46 €
Ejercicio 2	304.047,54 €	71.221,97 €	232.825,57 €	799.376,90 €
Ejercicio 3	304.047,54 €	55.157,01 €	248.890,53 €	550.486,37 €
Ejercicio 4	304.047,54 €	37.983,56 €	266.063,98 €	284.422,39 €
Ejercicio 5	304.047,54 €	19.625,14 €	284.422,39 €	-
OPCIÓN DE COMPRA	20.000,00 €	-	20.000,00 €	
TOTAL	1.540.237,68 €	270.237,68 €	1.270.000,00 €	

TABLA 12. FUENTES DE FINANCIACIÓN: “PRÉSTAMO”

PRÉSTAMO BEI (BANCO SABADELL)				
	Capital	Intereses	Amortización	Capital vivo
	-	-	-	1.235.153,45 €
Ejercicio 1	297.220,58 €	80.284,97 €	216.935,61 €	1.018.217,84 €
Ejercicio 2	297.220,58 €	66.184,16 €	231.036,42 €	787.181,43 €
Ejercicio 3	297.220,58 €	51.166,79 €	246.053,79 €	541.127,64 €
Ejercicio 4	297.220,58 €	35.173,30 €	262.047,28 €	279.080,36 €
Ejercicio 5	297.220,58 €	18.140,22 €	279.080,36 €	-
TOTAL	1.486.102,90 €	250.949,45 €	1.235.153,45 €	

TABLA 13. CUENTA DE RESULTADO PREVISIONAL

CUENTA DE RESULTADOS PREVISIONAL						
	GASTOS EXPLOTACIÓN	Ejercicio 1	Ejercicio 2	Ejercicio 3	Ejercicio 4	Ejercicio 5
1	GASTOS DE PERSONAL	360.600,00 €				
2	GASTOS DE EXPLOTACIÓN	4.365.515,00 €	4.368.015,00 €	4.370.515,00 €	4.373.015,00 €	4.375.515,00 €
	Primas de seguros	3.572.625,00 €	3.572.625,00 €	3.572.625,00 €	3.572.625,00 €	3.572.625,00 €
	Limpieza	9.168,00 €	9.168,00 €	9.168,00 €	9.168,00 €	9.168,00 €
	Seguridad	212.722,00 €	212.722,00 €	212.722,00 €	212.722,00 €	212.722,00 €
	Teléfono	18.000,00 €	18.000,00 €	18.000,00 €	18.000,00 €	18.000,00 €
	Mantenimiento	85.000,00 €	87.500,00 €	90.000,00 €	92.500,00 €	95.000,00 €
	Suministros	468.000,00 €	468.000,00 €	468.000,00 €	468.000,00 €	468.000,00 €
3	GASTOS DE DISTRIBUCIÓN	3.888.000,00 €				
	Transporte	3.888.000,00 €	3.888.000,00 €	3.888.000,00 €	3.888.000,00 €	3.888.000,00 €
4	AMORTIZACIONES	88.716,80 €				
5	APROVISIONAMIENTO	21.917.276,15 €	22.246.035,29 €	22.250.484,50 €	22.250.484,50 €	22.917.999,03 €
A)	TOTAL GASTOS EXPLOTACIÓN	30.620.107,95 €	30.951.367,09 €	30.958.316,30 €	30.960.816,30 €	31.630.830,83 €
	INGRESOS EXPLOTACIÓN	Ejercicio 1	Ejercicio 2	Ejercicio 3	Ejercicio 4	Ejercicio 5
6	CIFRA DE NEGOCIO	47.113.024,00 €	47.819.719,36 €	47.829.283,30 €	47.829.283,30 €	49.264.161,80 €
B)	TOTAL INGRESOS EXPLOTACIÓN	47.113.024,00 €	47.819.719,36 €	47.829.283,30 €	47.829.283,30 €	49.264.161,80 €
A-B	RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	16.492.916,05 €	16.868.352,27 €	16.870.967,00 €	16.868.467,00 €	17.633.330,97 €
7	GASTOS FINANCIEROS	166.534,97 €	137.406,13 €	106.323,80 €	73.156,86 €	37.765,36 €
D)	TOTAL GASTOS FINANCIEROS	166.534,97 €	137.406,13 €	106.323,80 €	73.156,86 €	37.765,36 €
C-D	RESULTADO FINANCIERO	-166.534,97 €	- 137.406,13 €	-106.323,80 €	- 73.156,86 €	- 37.765,36 €
	RESULTADO ANTES DE IMPUESTO	16.326.381,08 €	16.730.946,14 €	16.764.643,20 €	16.795.310,14 €	17.595.565,61 €
	IMPUESTO SOBRE BENEFICIO (30%)	4.897.914,32 €	5.019.283,84 €	5.029.392,96 €	5.038.593,04 €	5.278.669,68 €
	RESULTADO DEL EJERCICIO	11.428.466,76 €	11.711.662,30 €	11.735.250,24 €	11.756.717,10 €	12.316.895,93 €