

MUY URGENTE - ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 11 de enero de 2019
Ref: Puertos 2/2019/ES

Asunto: Borrador de respuesta de ANAVE al cuestionario circulado por Puertos del Estado en relación a la preparación de un nuevo Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General.

Muy Srs. nuestros:

En nuestra circular de 20 de diciembre que incluimos al final de este correo les informamos del proceso de actualización, que está llevando Puertos del Estado, de su marco estratégico de actuación, y del cuestionario que han remitido a los diferentes sectores con el objetivo de identificar necesidades de mejora.

No hemos recibido ninguna respuesta de las empresas sobre posibles sugerencias a incluir en el cuestionario. Por otro lado, consideramos ineludible remitir a Puertos del Estado una respuesta en el plazo que nos habían fijado, que termina el próximo martes 15 de enero.

Les adjuntamos:

1. Un borrador de respuesta preparado por ANAVE (archivo pdf), **rogándoles que lo analicen y nos remitan sus comentarios, sugerencias o visto bueno, preferiblemente a vuelta de correo y en todo caso no más tarde del próximo martes 15 de enero a las 12:00 horas.**
2. El cuestionario en formato Word, por si quieren añadir respuestas concretas a todos o alguno de los apartados.

Les recordamos que las empresas también pueden contestar a título individual a través del [enlace](#).

Saludos cordiales,

Manuel Carlier
Director General

De: eseco@anave.es <eseco@anave.es>

Enviado el: jueves, 20 de diciembre de 2018 14:33

Para: 'info@anave.es' <info@anave.es>

Asunto: Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General 2018 – Animamos a las empresas a participar, rogándoles nos remitan sus comentarios a más tardar el miércoles 9 de enero de 2019.

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 20 de diciembre de 2018
Ref: Puertos 19/2018/ES

Asunto: Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General 2018 – Animamos a las empresas a participar, rogándoles nos remitan sus comentarios a más tardar el miércoles 9 de enero de 2019.

Muy Srs. nuestros:

Puertos del Estado está actualizando su marco estratégico de actuación, dado que el vigente es de 1998, hace ya 20 años.

Con este objetivo, nos han enviado un cuestionario con el que pretenden identificar las necesidades de mejora del sistema portuario de interés general. El cuestionario debe contestarse en línea a través del siguiente [enlace](#). Por si les resulta más cómodo, se lo adjuntamos también en formato word.

Las preguntas son tanto de desarrollo como de si/no o contestar hasta qué punto se está de acuerdo con una afirmación. En total hay 90 preguntas estructuradas en 4 bloques:

1. Los puertos de interés general. Misión y visión.
 - Posicionamiento estratégico.
 - Funciones de los puertos. Integración en las redes de transporte, logística y comercio.
 - Cualidades básicas de los puertos.
 - Factores de competitividad de los puertos.
2. Vinculación con el sistema portuario.
 - El suelo y la inversión.
 - La prestación de servicios y el régimen económico.
 - Gestión de la información y el conocimiento.
3. Valoración del sistema portuario.
 - Uso del dominio público.
 - Provisión de infraestructuras.
 - Provisión de servicios.
 - Valoración de las autoridades portuarias.
 - Valoración de puertos del estado.
4. Visión sintética del sistema.
 - Diagnóstico del sistema.
 - Propuesta de mejoras más relevantes.

Consideramos que la aportación y experiencia de las empresas asociadas, principales usuarios de los puertos, resulta fundamental para trasladar a Puertos del Estado la opinión del sector. En este sentido, animamos a las empresas tanto a contestar el cuestionario por su cuenta como a aportarnos sugerencias para una respuesta desde ANAVE, a la mayor brevedad posible y, en todo caso, **no más tarde del miércoles 9 de enero de 2019.**

Con estas respuestas prepararemos un borrador que circularemos el jueves 10 de enero para comentarios.

Les deseamos una feliz Navidad y un muy próspero 2019.

Saludos cordiales,

Manuel Carlier
Director General

-----<<<
Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.

>>>-----

MARCO ESTRATÉGICO DEL SISTEMA PORTUARIO DE INTERÉS GENERAL

AÑO 2018

CUESTIONARIO PARA LAS EMPRESAS DE LA COMUNIDAD PORTUARIA

I. ANTECEDENTES

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante prevé la figura de un Marco Estratégico del sistema portuario de interés general a ser elaborado por Puertos del Estado, en colaboración con las Autoridades Portuarias. Una vez ratificado por el Consejo Rector de Puertos del Estado se aprueba por el Ministerio de Fomento. Este Marco Estratégico ha de contener el modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación, así como los objetivos generales de gestión técnicos, económicos, financieros y de recursos humanos del conjunto del sistema. El resto de los instrumentos de planificación (Planes Estratégicos, Planes Directores de Infraestructuras y Planes de Empresa) permanecen sujetos a los citados objetivos generales.

El último Marco Estratégico fue aprobado en 1998 y recoge un diagnóstico y un escenario a alcanzar constituido por tres modelos: un modelo de negocio que propugnaba el paso del concepto "puerto instrumento" ("*tool port*") a otro de "puerto propietario" ("*land lord*") dirigido en última instancia a la generación de valor para el cliente; un modelo de gestión, que propugna la adopción de criterios empresariales flexibles y cercanos a la prestación de servicios en régimen de mercado; y un modelo de relación basado en una autonomía de gestión bajo una coordinación basada en la participación y el consenso.

Pasados 20 años desde la aprobación del último Marco Estratégico, se han producido una serie de cambios, tanto en el entorno como internos en los puertos españoles, con el suficiente calado como para aconsejar una reformulación de sus bases de desarrollo estratégico, los criterios de actuación y los objetivos generales. Parte de estos cambios son claramente medibles desde una perspectiva cuantitativa, con las estadísticas disponibles de tráfico.

Así, en 1997, el tráfico anual total en los puertos españoles era de 290 millones de toneladas y ahora se superan 550 millones de toneladas. En aquel año se atendían unos 18 millones de pasajeros y hoy son 35 millones anuales. Ello pese al agudo retroceso sufrido durante la crisis financiera y económica de los años 2008 y 2009, en que, en tan solo en un año, las mercancías movidas en los puertos retrocedieron más del 12%. Pero, pasados los años, la demanda está muy por encima de los niveles de la pre-crisis, fruto de una continua incorporación del tejido productivo español a los mercados internacionales.

A lo largo de las dos últimas décadas, la demanda ha registrado también cambios muy relevantes de corte estructural. Del lado de las mercancías, se ha terminado por dar un vuelco espectacular en la composición de tráficos según su forma de presentación. En 1997, la mercancía general representaba un 28% del total; hoy alcanza un 46%. Dicho de otra manera, hace 20 años, todavía predominaba el tráfico de materia prima llevada a granel y hoy, es el producto semielaborado y elaborado, mayoritariamente en contenedor, el que toma la delantera. En el segmento de los viajeros, el vuelco registrado no es menor. Así, los 3 millones de cruceristas de entonces, han pasado a ser ahora más 9 millones.

El valor añadido bruto del sector portuario español ronda en la actualidad los 12.000 millones de euros, el cuál prácticamente se duplicaría si se le suman los efectos indirectos e inducidos.

Detrás de ello, hay un total de unos 95.000 empleos directos y alrededor de 175.000 empleos indirectos e inducidos.

Esto no es más que fruto de la intensa transformación social y económica vivida tanto en España como en el resto del mundo. La proyección al exterior, ya no solo de las grandes compañías españolas de todos conocidas, sino de miles y miles de pequeñas y medianas empresas, y el liderazgo en sectores como el turismo o el hortofrutícola, por poner dos ejemplos, son el principal motor de ese cambio. También la modernización de nuestra infraestructura logística ha contribuido a ese vuelco, y dentro de ella, los puertos, sin duda, han sido la punta de lanza.

Durante todo ese periodo de expansión de la demanda, los puertos han adaptado sus infraestructuras aumentando su capacidad de forma sensible. Lo han hecho en términos de metros lineales de atraque, en términos de calados, y también en términos de superficie de depósito de las mercancías. Pero, sobre todo, lo han hecho en términos de generación de nuevas dársenas abrigadas. En los momentos de máximo apogeo desarrollista, se han llegado a registrar anualidades de inversión pública de 1.300 millones de euros, destinada en gran parte a construir grandes obras de abrigo, cuando hoy las anualidades no superan los 500 millones de euros. No hay duda de que los proyectos del lado mar han dominado la planificación infraestructura! en las últimas décadas. Sin perjuicio de haberse producido ciertas situaciones iniciales de sobrecapacidad, la lógica detrás de todo ese desarrollo ha venido marcada por un intensísimo crecimiento del tráfico en términos de cantidad y de gigantismo de los propios barcos. A raíz de todo ello, nunca, en toda la historia evolutiva de los puertos, se había alcanzado un grado de eclosión como el registrado recientemente.

Pero, después de tanto esfuerzo inversor en infraestructura básica de naturaleza marítima, toca en esta materia, reorientar la mirada. Se ha de pasar a aprovechar y a cuidar, más y mejor, la infraestructura que ya tenemos ejecutada. Se hace preciso provocar la generación o transformación de terminales portuarias especializadas en el interior de las aguas abrigadas, necesariamente acompasadas a la demanda real que pueda ir surgiendo, y plenamente integradas en las cadenas de transporte y logística. Y, cómo no, hemos de ir también más allá de nuestros límites portuarios y contribuir, en la medida de nuestras posibilidades, a resolver el déficit que todavía persiste en materia de accesibilidad terrestre.

Se desprende de lo anterior una necesaria reasignación de recursos y una apuesta definitiva por la innovación. También obliga lo dicho a que las decisiones del sector público se apoyen en compromisos en firme con el sector privado, que es quien, en definitiva, presta los servicios

Por otra parte, no todo lo que ha cambiado en estos últimos 20 años son los tráficos o es de naturaleza puramente infraestructural. Vivimos en una sociedad muy distinta a la de hace dos décadas. Es una sociedad que reclama del sector público mecanismos que contribuyan a elevar y extender los estándares de bienestar, a la par que eviten amenazas de corte coyuntural y estructural, como las crisis a que nos pueden abocar los mercados globalizados, o los efectos perniciosos y ya cuasi-irreversibles, derivados de la generación de todo tipo de residuos sólidos, líquidos y gaseosos. Es también una sociedad hiperconectada, gracias a la tecnología basada en internet, en las que los individuos se dan a conocer, generan lazos de confianza y resuelven acuerdos en los planos económico y social, a través de redes sociales. En esas redes proliferan potentísimos motores de búsqueda y procesamiento de datos, los cuáles permiten dotar a muchos procesos de una eficiencia antes inimaginable.

Los países, comunidades, empresas y personas actuales se desenvuelven en entornos que poco tienen que ver con los de la generación anterior, y que, muy probablemente, nada tengan que ver con los de las generaciones futuras. Cada vez tiene más calado el interés social por un entorno sostenible, seguro e integrador, donde se respete la pluralidad y la igualdad de oportunidades. Si esa es la

tendencia de la sociedad, ahí habrá que marcar el rumbo. Y cuando ese entorno se vuelve relacional, los puertos, están, sin duda, fuertemente preocupados, por ser rótulas canalizadoras de personas y productos.

Con la actual revolución industrial 4.0 estamos asistiendo a una transformación económica sin precedentes y que no tiene marcha atrás. Se basa en la combinación de infraestructura física con sistemas ciberfísicos, capaces de tomar decisiones descentralizadas y de cooperar, tanto entre ellos como con las personas. Esta transformación afecta directamente a los sectores logístico, marítimo y portuario. Las actividades operativas se digitalizan y combinan con las tecnologías de información y comunicación y conforman el concepto "Puertos 4.0". Los puertos no son únicamente una infraestructura donde fluyen o se concentran corrientes de tráfico, sino un espacio que contribuye activamente a compartir información en los corredores logísticos, donde se promueven nuevos modelos de negocio basados en la digitalización y orientados a la mejor experiencia de los clientes de los sectores marítimo y logístico.

La revisión del Marco Estratégico del sistema portuario de interés general ha de delinear un dibujo del escenario futuro de los puertos, donde se evalúe la relación entre los sectores público y privado implicados en el sector portuario.

De una correcta colaboración entre ambos sectores, se desprenden muchos de los objetivos que deben ser recogidos en el Marco Estratégico, y que se orientan al logro de unos puertos del futuro, sostenibles, integrados, eficientes, contributivos, socialmente comprometidos, seguros e inteligentes.

2. ENFOQUE DE LA CONSULTA

En la presente consulta se plantean una serie de cuestiones relativas al conjunto de los puertos de interés general, cuyas respuestas van a servir para fundamentar el alcance y contenidos del nuevo Marco Estratégico.

Se recuerda que el puerto es un nodo de las redes de transporte, logística y comercio. Visto así, su integración en un sistema brinda la oportunidad de, en lugar de funcionar aislado, actuar de manera coordinada, a fin de lograr el mayor alcance y conectividad posible, en esas redes en las que participa, yendo de lo local a lo global.

Una conformación de puertos como sistema puede, según se configure, sentar las bases para ajustarse mejor a las necesidades de los sectores de actividad económica del área de influencia que tienen vocación comercial (agroalimentario, energético-industrial, mercancía general diversa más o menos elaborada). También abre la posibilidad de ofrecer una oferta más apropiada a los intereses de las personas decididas a utilizar el modo marítimo para viajar, ya sea en línea regular, como en cruce-ro. Ello sabiendo que, en las redes de transporte, logística y comercio, donde ha de desenvolverse ese sistema portuario, confluyen de forma inevitable dos tipos de fuerzas con mayor o menor grado de intensidad: las de la competencia y las de la colaboración. Esas fuerzas se despliegan en el seno del sistema y también más allá. En ese contexto, todo lo que se alinee con el hecho de colaborar estará en los mismos fundamentos de un sistema portuario. Máxime en un mundo hiperconectado como el que vivimos. Pero, sobre todo, la existencia de ese sistema portuario sienta las bases para contribuir de forma efectiva y equilibrada, a la consecución de objetivos de interés general que van más allá del funcionamiento interno de dichas redes, y que afectan al conjunto de los ciudadanos, tales como los de la sostenibilidad, la igualdad de oportunidades y el bienestar social.

En el año 1992, los puertos españoles se sometieron a una profunda reforma legislativa. En concreto, se identificó un "sistema portuario de titularidad estatal", conformado por una serie de puertos marítimos comerciales, en razón de su "interés general", conforme a lo que establece el artículo 149.1.20

de la Constitución relativo a las competencias exclusivas del Estado, pasando el resto de los puertos a ser de competencia autonómica. Ese sistema ha perdurado hasta el momento presente, con ciertas adaptaciones en sucesivas reformas legislativas, hasta llegar al Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, hoy en vigor.

A continuación, se plantea un cuestionario a responder de forma abierta. Cada cuestión contiene un texto que enmarca la situación o problema que se plantea y, en algún caso, un posible camino a seguir. Al final se añade una batería de preguntas a responder vistas en conjunto. Cabe, en todo caso, completar las respuestas con aspectos que se considere que no se hayan abordado suficientemente ni el expositivo de la cuestión ni en la formulación de las preguntas. También se recomienda una lectura inicial completa de todo el cuestionario antes de proceder a escribir las respuestas, pues algunas cuestiones presentan asuntos que, aunque se aborden desde distintas perspectivas, se solapan entre sí. Esa lectura inicial permite luego matizar mejor las respuestas.

Es recomendable que las respuestas que se aporten se enmarquen en una perspectiva del sistema portuario y no de cada puerto. En concreto, el objetivo es apreciar el conjunto de Autoridades Portuarias y Puertos del Estado como un sistema, a fin de proceder a su mejora, teniendo en cuenta no solo el papel del sector público en ese sistema, sino la importante actividad inversora y de prestación de servicios que desempeña el sector privado, integrado en lo que se conoce como comunidad portuaria.

Debe aclararse en este sentido que, con esta revisión del Marco Estratégico se pretende diseñar una renovación adecuada a los cambios en el entorno, del conjunto de principios y pautas de funcionamiento estratégico que rigen el sistema portuario, tal y como se conoce actualmente, establecer las bases para alinear procesos y estructura organizativa al nuevo modelo estratégico y definir una "cultura compartida" que recoja principios y valores a que debe tender el conjunto del sistema portuario.

CUESTIONES

IDENTIFICACIÓN DEL ENCUESTADO

1^{er} BLOQUE: LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL. MISIÓN Y VISIÓN.

1ª CUESTIÓN: POSICIONAMIENTO ESTRATÉGICO

2ª CUESTIÓN: FUNCIONES DE LOS PUERTOS. INTEGRACIÓN EN LAS REDES DE TRANSPORTE, LOGÍSTICA Y COMERCIO

3ª CUESTIÓN: CUALIDADES BÁSICAS DE LOS PUERTOS

4ª CUESTIÓN: FACTORES DE COMPETITIVIDAD DE LOS PUERTOS

2º BLOQUE: VINCULACIÓN CON EL SISTEMA PORTUARIO

1ª CUESTIÓN: EL SUELO Y LA INVERSIÓN

2ª CUESTIÓN: LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS Y EL RÉGIMEN ECONÓMICO

3ª CUESTIÓN: GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN Y EL CONOCIMIENTO

3^{er} BLOQUE: VALORACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO.

1ª CUESTIÓN: USO DEL DOMINIO PÚBLICO

2ª CUESTIÓN: PROVISIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

3ª CUESTIÓN: PROVISIÓN DE SERVICIOS. PERSPECTIVA DE OFERTA.

4ª CUESTIÓN: UTILIZACIÓN DE SERVICIOS. PERSPECTIVA DE DEMANDA.

5ª CUESTIÓN: VALORACIÓN DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS

6ª CUESTIÓN: VALORACIÓN DE PUERTOS DEL ESTADO

4º BLOQUE: VISIÓN SINTÉTICA DEL SISTEMA

1ª CUESTIÓN: DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA

2ª CUESTIÓN: PROPUESTA DE MEJORAS MÁS RELEVANTES

IDENTIFICACIÓN DEL ENCUESTADO

A efectos de entender el sentido de las respuestas en función del perfil del encuestado, se solicitan los siguientes datos, si son posibles.

NOMBRE DE LA ASOCIACIÓN O EMPRESA: **Asociación de Navieros Españoles**

CARGO DENTRO DE LA ASOCIACIÓN O EMPRESA: **Director General**

¿SE HA REALIZADO UNA CONSULTA INTERNA ENTRE ASOCIADOS O INTEGRANTES DE LA EMPRESA PARA CUMPLIMENTAR ESTE CUESTIONARIO?

SI	x	NO		QUIZÁ	
----	----------	----	--	-------	--

APOORTE SI LO DESEA COMENTARIOS EN RELACIÓN CON EL PROCESO SEGUIDO PARA CUMPLIMENTAR ESTE CUESTIONARIO

La respuesta de nuestras empresas asociadas ha sido mínima, seguramente por coincidencia con las fechas navideñas. Posteriormente hemos circulado un borrador de posible respuesta preparada por ANAVE teniendo en cuenta la posición del sector discutida internamente a lo largo de los años.

1^{er} BLOQUE

LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL. MISIÓN Y VISIÓN.

1ª CUESTIÓN: POSICIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Puntúe de 0 a 5 el grado de relevancia^() (0 irrelevante; 5 totalmente relevante) de las siguientes consideraciones acerca del posicionamiento geoestratégico del sistema portuario de interés general:*

1. Atiende fundamentalmente actividades de comercio exterior relacionadas con la Península Ibérica

0		1		2		3	X	4		5	
---	--	---	--	---	--	---	---	---	--	---	--

2. Por su posición geoestratégica, constituye una plataforma de tránsito marítimo de mercancías

0		1		2		3		4		5	X
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---

3. Tiene opciones para ser la puerta Sur a Europa de tráfico internacional

0		1		2		3		4	X	5	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	---	---	--

4. Es capaz de conformar en su entorno una red de transporte marítimo de corte distancia y autopistas del mar.

0		1		2		3		4		5	X
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---

5. Posee una sólida posición respecto al sector de los cruceros

0		1		2		3		4		5	X
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---

6. Articula las conexiones marítimas entre la España peninsular y el resto de sus territorios.

0		1		2		3		4		5	X
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---

Indique sobre cuáles de las anteriores consideraciones incide directamente la actividad que realiza

Salvo en el sector de los cruceros, la actividad de nuestras empresas navieras asociadas se desarrolla en todos los ámbitos mencionados.

¿Cuál o cuáles de las anteriores consideraciones enfatizaría más de cara al futuro, y por qué?

La contribución de las empresas navieras españolas puede ser especialmente importante en los apartados 4 (Short Sea Shipping y las Autopistas del Mar) y 6 (líneas regulares con Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla) anteriores. Entre estas dos, vemos el mayor potencial de crecimiento en el TMCD (punto 4) que, pensamos, debería situarse entre las prioridades estratégicas del sistema portuario español en los próximos años. Hasta hoy, armadores italianos, apoyados por su gobierno con políticas como el ECOBONUS, han conseguido implantarse y consolidarse en el Mediterráneo. Sin embargo, el TMCD y las AdM tienen todavía mucha capacidad de crecimiento para aportar a la UE un sistema de transporte marítimo competitivo y sostenible. España debe apostar sin duda por la ampliación de estos servicios, tanto en el Mediterráneo como en otras fachadas de la península ibérica. Un ECOBONUS español (con aprobación, lógicamente, de la Comisión Europea) podría dar un impulso al transvase modal de mercancías de la carretera al mar, descongestionando las carreteras, reduciendo sus necesidades de mantenimiento y reduciendo en suma los costes externos. El enfoque general del proyecto MedAtlantic Ecobonus nos parece muy acertado, aunque la monetización de las externalidades pensamos que es un elemento clave que se debe revisar en profundidad.

La potenciación de los puertos españoles como entrada Sur a Europa podría redundar en una reducción de las tasas portuarias y, en consecuencia, una reducción de los costes asociados a las importaciones y exportaciones españolas.

¿Qué otra consideración añadiría?

1^{er} BLOQUE

LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL. MISIÓN Y VISIÓN

2ª CUESTIÓN: FUNCIONES DE LOS PUERTOS EN LAS REDES DE TRANSPORTE, LOGÍSTICA Y COMERCIO

Puntúe de 0 a 5 el grado de relevancia ^(*) (0 irrelevante; 5 totalmente relevante) de las funciones que ejerce el sistema portuario de interés general dentro de las redes de transporte, logística y comercio:

1. Servir de transferencia de la mercancía y el pasajero entre el mar y la tierra, con la máxima relación calidad/precio posible.

0		1		2		3		4		5	X
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---

2. Servir de plataforma de transformación industrial de las mercancías, deseablemente en segunda o tercera línea portuaria. Ejemplo: conglomerado portuario energético-industrial, receptor de materia prima, generalmente a granel, y expendedor, en su caso, de productos derivados o intermedios.

0		1		2		3		4	X	5	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	---	---	--

3. Generar valor a la cadena de transporte, logística o comercio. Concentrar actividad logística, ya sea sobre el material móvil (buque, tren, camión), las unidades de transporte (contenedores, semi-remolques), las necesidades de las empresas y sus trabajadores, o sobre la propia mercancía y pasajero.

0		1		2		3		4	X	5	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	---	---	--

Indique sobre cuáles de las anteriores consideraciones incide directamente la actividad que realiza:

Como armadores y navieros, nuestras empresas operan fundamentalmente en la transferencia de mercancía y pasajeros entre la tierra y el mar. Y, en menor medida, sobre la posible concentración de actividad logística en el buque.

¿Cuál de las anteriores funciones enfatizaría más de cara al futuro, y por qué?

Es fundamental que la transferencia de mercancías y pasajeros se agilice al máximo. Sobre todo en lo que se refiere a mercancías, existe mucho margen de mejora, reduciendo la burocracia y papeleo, desarrollando una verdadera ventanilla única y simplificada, coordinando el papel de las distintas administraciones en su relación con el buque (sanidad, tributos, aduanas...), no solo con países de la UE, sino también con el norte de África.

Es fundamental hacer comprender a todos los departamentos de la Administración con incidencia en la actividad del buque que la flexibilidad es esencial para el funcionamiento de nuestro sector. Hoy día resulta habitual que inspectores de sanidad exterior o de trabajo planteen dificultades para acceder a un buque fondeado o prestar un servicio en fin de semana o incluso en un día laborable alegando la no disponibilidad de personal. Repetidamente buques de bandera española han visto como sus certificados de sanidad exterior caducan en navegación pese a haber solicitado su renovación, hasta en 2 y 3 ocasiones en distintas escalas en puerto nacional, por negarse los inspectores a embarcar estando el buque fondeado. Como consecuencia, han tenido que hacer frente a sanciones económicas de cuantía considerable en puertos extranjeros.

¿Qué otra función añadiría?

^(*) 0 irrelevante; 1 apenas relevante; 2 poco relevante; 3 relevante; 4 muy relevante; 5 totalmente relevante

1^{er} BLOQUE.

LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL. MISIÓN Y VISIÓN

3^a CUESTIÓN: CUALIDADES BÁSICAS DE LOS PUERTOS

Puntúe de 0 a 5 el grado de relevancia ^(*) (0 irrelevante; 5 totalmente relevante) de las cualidades que deben potenciarse en el sistema portuario de interés general:

1. *Eficiencia*: todas las operaciones portuarias han de encadenarse de manera que el flujo de material móvil, mercancías y pasajeros discurra con la máxima relación calidad/coste posible. Para ello, los agentes públicos y privados han de estar plenamente coordinados bajo criterios de sincronización.

0		1		2		3		4		5	X
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---

2. *Sostenibilidad* en los cuatro ejes (institucional, social, económica y ambiental), no solo en el ámbito interno portuario, sino en la medida en que se irradia al exterior, a través de las cadenas de transporte y logística, y desde el entorno próximo al área de influencia. El eje ambiental merece atención especial en todos los medios (tierra, mar y aire).

0		1		2		3		4	X	5	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	---	---	--

3. *Seguridad y protección (Safety & Security)*: prevenir entre todos y, en su caso, facilitar las acciones de prevención y remediación, ante escenarios de emergencia tanto fortuita (seguridad) como intencionada (protección). Ello exige formular planes realistas de autoprotección o de protección portuaria.

0		1		2		3		4	X	5	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	---	---	--

4. *Digitalización*: adaptación al salto tecnológico derivado del concepto de "puerto 4.0". Será preciso incorporar sensorización, automatización, y digitalización para atender modelos de negocio basados en la idea de Movilidad como Servicio (MaaS) y de Puerto como Servicio (PaaS), contribuyendo al intercambio de datos con sus cadenas de transporte y las ciudades de su entorno inmediato

0		1		2		3		4		5	X
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---

Indique sobre cuáles de las anteriores cualidades incide directamente la actividad que realiza:

Todos los puntos anteriores son de importancia para nuestras empresas navieras.

¿Cuál de las anteriores cualidades enfatizaría más de cara al futuro, y por qué?

Todos los puntos anteriores tienen gran importancia, algunos más a corto y otros más a medio o largo plazo. La eficiencia de las actividades portuarias en España obviamente es fundamental para el posicionamiento estratégico de los puertos españoles en todos aquellos tráficos no cautivos. La potenciación de España como entrada Sur de mercancías a Europa, el desarrollo del TMCD, etc. pasa por configurar unos puertos eficientes en todas sus actividades.

La digitalización y adaptación a las nuevas tecnologías pueden ser claves a medio plazo para potenciar esa misma competitividad, y es clave iniciar cuanto antes la adaptando de los sistemas y la operación portuaria al mejor uso de estas tecnologías. Una Ventanilla Única europea es algo muy necesario. Aunque la iniciativa y principal inversión debe estar seguramente en manos privadas, las Autoridades Portuarias tienen un papel como dinamizador y Puertos del Estado como coordinador.

Si bien es indudable que la sostenibilidad medioambiental es una exigencia prioritaria a nivel nacional y de la UE, el análisis en este caso debe hacerse de forma holística, es decir, teniendo en cuenta las repercusiones y consecuencias de las políticas analizadas. Un encarecimiento del paso de las mercancías por el puerto, por ejemplo, imponiendo tasas a las emisiones o restricciones al uso de *scrubbers*, podría dar lugar a un trasvase de determinadas mercancías del mar a la carretera, con un aumento neto de las emisiones nacionales de CO₂. La reducción a ultranza de las emisiones contami-

nantes (SOx y NOx) podría dar lugar a un aumento de las emisiones nacionales de CO₂: por ejemplo, se ha propuesto promover la conexión de los buques a la red terrestre en puerto (*cold ironing*); si esto se generalizase, la energía consumida en puerto debería generarse en España y en mayor o menor medida aumentarían las emisiones nacionales de CO₂ (mientras que ahora cuentan como emisiones del comercio marítimo). Todos estos efectos colaterales indeseados deben tenerse en cuenta antes de adoptar medidas medioambientales en relación con los puertos.

La amplia regulación del sector, a través de la OMI, ha permitido reducir drásticamente los incidentes de seguridad marítima. Sin bajar en ningún momento la guardia y teniendo en cuenta que la seguridad total no existe, este es un asunto que parece estar bien controlado por la OMI. Los temas relacionados con la protección, incluyendo la ciberseguridad, son distintos y es preciso que se haga un seguimiento continuo de las amenazas en general y su incidencia en la actividad portuaria, aunque este asunto parece más relacionado con la política general nacional que con políticas portuarias locales.

¿Qué otra cualidad añadiría?

(*) 0 irrelevante; 1 apenas relevante; 2 poco relevante; 3 relevante; 4 muy relevante; 5 totalmente relevante

1^{er} BLOQUE

LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL. MISIÓN Y VISIÓN

4^a CUESTIÓN: FACTORES DE COMPETITIVIDAD DE LOS PUERTOS

Puntúe de 0 a 5 el grado de relevancia ^(*) (0 irrelevante; 5 totalmente relevante) de los siguientes factores de competitividad de los puertos de interés general:

1. Precio, asociado al paso por el puerto de la mercancía o el viajero

0		1		2		3		4		5	X
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---

2. Tiempo, asociado a la fluidez de paso por el puerto de la mercancía o el viajero

0		1		2		3		4	X	5	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	---	---	--

3. Fiabilidad: cumplimiento de compromisos de oferta

0		1		2		3		4		5	X
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---

4. Capacidad infraestructural ante las necesidades de la demanda

0			1		2		3	X	4		5	
---	--	--	---	--	---	--	---	---	---	--	---	--

5. Flexibilidad en la prestación de servicios ante las necesidades de la demanda

0		1		2		3		4		5	X
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---

6. Transparencia, ante todos los colectivos

0		1		2		3	X	4		5	
---	--	---	--	---	--	---	---	---	--	---	--

7. Agilidad en las tramitaciones y controles, ante todos los colectivos

0		1		2		3		4		5	X
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---

¿Cuál de las anteriores funciones enfatizaría más de cara al futuro, y por qué?

La capacidad de las infraestructuras, salvo casos puntuales, parece actualmente incluso excedentaria. Parece prioritario conseguir el mejor aprovechamiento de las existentes.

¿Cuál de las anteriores cualidades enfatizaría más de cara al futuro, y por qué?

Precio, fiabilidad, flexibilidad y agilidad resultan fundamentales, especialmente en los tráficos de TMCD, en los que el mar compite con la carretera. Siendo importante el tiempo de tránsito de las mercancías, el cargador o receptor suele priorizar el coste del transporte y la capacidad del modo elegido de prestar el servicio en los plazos acordados.

La flexibilidad de horarios de todos los servicios (muy especialmente en la estiba) es vital para las líneas regulares, especialmente de TMCD.

¿Qué otra cualidad añadiría?

(*) 0 irrelevante; 1 apenas relevante; 2 poco relevante; 3 relevante; 4 muy relevante; 5 totalmente relevante

2º BLOQUE

VINCULACIÓN CON EL SISTEMA PORTUARIO

1ª CUESTIÓN: EL SUELO Y LA INVERSIÓN.

Marque la respuesta que considere más adecuada a las cuestiones que se plantean a continuación:

1. El Marco Estratégico vigente, en coherencia con el ordenamiento legal actual, exhorta a las Autoridades Portuarias a que, preservando el interés general, impulsen un modelo de "puerto propietario" ("land lord"). Según este modelo, aquéllas ponen a disposición los bienes de dominio público portuario, por medio de autorizaciones y concesiones, a agentes privados encargados de financiar, construir y explotar instalaciones portuarias y prestar servicios a terceros. ¿Está de acuerdo con este modelo de gestión?

SI	X	NO		QUIZÁ	
----	---	----	--	-------	--

En cualquier caso, ¿qué mejoraría de este modelo?

2. En la actualidad, en el espacio portuario español concurre la inversión pública y privada en cuantía más o menos similar, la primera encargada de lo que se conoce infraestructura básica abierta al uso general (obras de abrigo, dragados, rellenos, redes viarias y ferroviarias...) y la segunda encargada de instalaciones dedicadas a uso particular tales como muelles y pantalanes, superestructura e instalaciones fijas y móviles. Por su naturaleza y alcance, las inversiones del sector público suelen adelantarse a las del sector privado, sin que, en la actualidad, se compartan compromisos de reparto entre agentes promotores y financiadores, de rentabilidad y riesgo, a través de fórmulas al uso de participación público-privada. ¿Está de acuerdo con el actual modelo de promoción y financiación de inversiones en puertos?

SI	X	NO		QUIZÁ	
----	---	----	--	-------	--

En cualquier caso, ¿qué mejoraría de este modelo?

En España, los puertos se autofinancian. Los usuarios, especialmente los buques y las mercancías, son la principal fuente de ingresos de las Autoridades Portuarias. Durante muchos años, confiábamos en que al menos las infraestructuras de acceso terrestre (carretera y ferrocarril) fuesen financiadas por el Estado, pero se ha optado por utilizar beneficios de los puertos para los accesos, mediante el Fondo Portuario de Accesibilidad Portuaria. Este uso de los fondos impide reducir más las tasas.

En otros países europeos, los puertos cuentan con financiación de sus gobiernos para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura básica. Esto puede dar lugar a una pérdida de competitividad para los puertos españoles. Especialmente si la UE finalmente obligara a los puertos a pagar Impuesto de Sociedades, este planteamiento debería reconsiderarse. Si hubiese que abonar IS, habría que ir a una política de minimizar los beneficios contables de los puertos, reduciendo las tasas, aumentando las amortizaciones dentro de los márgenes legales, etc.

2º BLOQUE

VINCULACIÓN CON EL SISTEMA PORTUARIO

2ª CUESTIÓN: LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS Y EL RÉGIMEN ECONÓMICO

Marque la respuesta que considere más adecuada a las cuestiones que se plantea a continuación:

1. En 2003, la naturaleza de los servicios portuarios pasó de ser pública a ser privada. Desde entonces, en lugar de un régimen de prestación indirecta a través de empresas, son éstas las que se hacen cargo directamente de la prestación en un marco de libre acceso regulado. La Autoridad Portuaria otorga licencias a todas aquellas empresas que cumplen unas condiciones volcadas en la norma sectorial, europea y nacional, y en el correspondiente Pliego de Prescripciones Particulares, aprobado por la Autoridad Portuaria con informe vinculante de Puertos del Estado. Durante un plazo acotado de vigencia, las empresas prestan el servicio a riesgo y ventura, en condiciones de competencia. Cuando ésta no existe, algo habitual a nivel intraportuario, la regulación admite el establecimiento por parte de la Autoridad Portuaria, de unas tarifas máximas, y también la limitación de número de prestadores debidamente justificada. ¿Está de acuerdo con este modelo de prestación de servicios en los puertos?

SI	X	NO		QUIZÁ	
----	---	----	--	-------	--

En cualquier caso, ¿qué mejoraría de este modelo?

Es importante potenciar en la práctica la existencia de competencia efectiva en la prestación de los servicios siempre que sea posible. La limitación del número de oferentes debería aplicarse solo en casos excepcionales.

2. La Ley 27/1992 preveía para las Autoridades Portuarias la aplicación de unas tarifas con carácter de precios privados. Sin embargo, en 2005, ante un litigio iniciado por empresas de la comunidad portuaria, finalmente el Tribunal Constitucional vino a declarar tal tipo de tarifas inconstitucionales, por obedecer a prestaciones patrimoniales de carácter público. La Ley 48/2003 sustituyó las tarifas por tasas, imponiendo pues un carácter fiscal al precio aplicado por las Autoridades Portuarias. Las actuales tasas portuarias se estructuran en aquellas ligadas al aprovechamiento del dominio público (tasa de ocupación y actividad) y las tasas de utilización, relacionadas con los tráficos (tasas del buque, pasaje, mercancía, pesca fresca, embarcaciones deportivas y de recreo, y las relativas a la zona de tránsito). Las cuantías de las tasas obedecen a la necesidad de alcanzar una rentabilidad en el sistema acorde con el principio de autosuficiencia del sistema portuario de interés general. Se detectan en Europa diferencias importantes: al sur prevalece la equivalente a la mercancía -por inercia de antiguos impuestos portuarios reconvertidos-, mientras que en el centro-Norte es preponderante la asociada al buque -más ajustada a un principio de equivalencia al coste, al menos del lado mar-. Cuentan las tasas con una base unitaria común, igual para todo el sistema, a la que se le aplica unos coeficientes y bonificaciones, que tratan de recoger la realidad cambiante de cada segmento de tráfico, además de las circunstancias singulares de los puertos de cada Autoridad Portuaria. Con ello, se ha intentado superar la rigidez implícita en un tributo, con mecanismos de ajuste anual para cada tipo de tráfico, si bien sujetos a la mecánica de las sucesivas leyes de presupuestos generales del Estado. ¿Está de acuerdo con el modelo de aplicación de tasas portuarias?

SI	X	NO		QUIZÁ	
----	---	----	--	-------	--

En cualquier caso, ¿qué mejoraría de este modelo?

Los tráficos cautivos (servicio a grandes industrias locales, ferries, ...) deberían contar con un tratamiento especial. Lógicamente, las AP, en sus planes estratégicos, no optan por reducir los costes a los tráficos cautivos, sino precisamente a los no cautivos, aspirando a captarlos. Sin embargo, estos tráficos tienen en general interés general nacional, por lo que debería ser la propia Ley la que estableciera dicho tratamiento especial.

2º BLOQUE

VINCULACIÓN CON EL SISTEMA PORTUARIO

3ª CUESTIÓN: GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN Y EL CONOCIMIENTO

Marque la respuesta que considere más adecuada a las cuestiones que se plantean a continuación:

1. Fruto de su papel canalizador y concentrador de tráfico y de actividad socio-económica, los puertos concentran una enorme cantidad de información, que resulta muy útil para todos los agentes concernidos. A nivel de sistema portuario, es tradicional la elaboración de estadísticas de tráfico, sobre bases de datos asociadas generalmente a la liquidación de tasas. Pero, además, existen otras bases de datos, asociadas a parámetros océano-meteorológicos, escalas de buques, mani-fiestos de carga y despachos aduaneros, entradas y salidas de camiones y trenes, operaciones portuarias en terminales, que almacenan una gran cantidad de información en tiempo real y geo-referenciada, cuya integración y procesamiento aportaría un enorme valor al sistema portuario. Desde hace más de 15 años muchos procesos se han vuelto electrónicos. La información fluye entre agentes de la comunidad portuaria y con otras Autoridades por vía telemática a través de PCS ("Port Community System") con acceso múltiple, más recientemente, con iniciativas para extender esos elementos a otros modos de transporte. La tendencia actual en la normativa europea es armonizar datos e interfaces, y hacer de los PCS una alternativa voluntaria para los declarantes ofreciendo a tal efecto, ventanillas nacionales. Además, la transformación Puerto 4.0 plantea la necesidad de plataformas digitales interoperables con conexiones con otros puertos agentes y nodos de las cadenas logísticas, lo que da a la Administración Portuaria un papel de proveedores de servicios digitales. ¿Está de acuerdo con este proceso hacia espacios digitales de puesta en común de información y toma de decisiones?

SI	X	NO		QUIZÁ	
----	---	----	--	-------	--

En cualquier caso, ¿qué mejoraría de este proceso?

Puertos del Estado publica regularmente estadísticas de gran calidad y detalle, que resultan de suma utilidad. Actualmente, la información disponible permitiría ampliar y mejorar estas estadísticas. De hecho, regularmente ANAVE y SPC Spain reciben una información ampliada en virtud de Convenios firmados ya hace varios años. Podría crearse un grupo de trabajo con este objetivo.

2. El marco legal actual prevé la creación un observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios "con la finalidad de analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios y acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones". En su composición y funcionamiento están presentes las organizaciones más representativas y representativas de los prestadores, trabajadores y usuarios de los servicios portuarios. ¿Participa activamente en este observatorio?

SI	X	NO		QUIZÁ	
----	---	----	--	-------	--

En cualquier caso, ¿qué mejoraría de este observatorio?

En sus primeros años de funcionamiento, el observatorio ha desarrollado estudios relacionados con distintos tráfico y servicios portuarios y publicado anualmente una memoria e informe de competitividad. Dado el amplio número de puertos del sistema portuario español y sus muy diferentes características y tráfico, resulta complicado extraer conclusiones directas de estos estudios, pero en todo caso consideramos que siempre pueden ser útiles y aportar conocimiento para la toma de decisiones. Entendemos que está cumpliendo su función y que resulta útil contar con esta mesa de diálogo y debate.

No conocemos si Puertos del Estado está utilizando los resultados de estos estudios con aquellos puertos que resultan en los estudios como menos eficientes o más costosos. Debería ser así. Como posible mejora, la web del observatorio, que en su lanzamiento contaba con información muy actualizada de pliegos, normativa, estudios desarrollados, etc. se está quedando obsoleta por falta de actualización. Cabría estudiar organizar reuniones plenarias sobre asuntos monográficos; las actuales tienen agendas demasiado amplias y los debates constructivos son muy limitados.

3^{er} BLOQUE.

VALORACIÓN DEL SISTEMA ORTUARIO

1ª CUESTIÓN : USO DE DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

(A CUMPLIMENTAR SOLO SI SE DISPONE DE AUTORIZACIÓN O CONCESIÓN PARA USO DE DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO) NO ES EL CASO DE ANAVE

Marque la respuesta que considere más adecuada a las cuestiones que se plantean a continuación (de 0 pésimo a 5 óptimo):

1. Valore en general, las formas previstas en el actual marco legal para fijar las condiciones de concurrencia (concurso, competencia de proyectos, etc.) de cara a la obtención de una autorización o concesión en un puerto de interés general.

0		1		2		3		4		5	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--

Justifique la respuesta

2. Valore los plazos máximos que se establecen hoy para las autorizaciones y concesiones en el sistema portuario

0		1		2		3		4		5	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--

Justifique la respuesta

3. Valore, en general, la idoneidad de las condiciones que se establecen para el otorgamiento de autorizaciones y concesiones demaniales en los puertos de interés general.

0		1		2		3		4		5	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--

Justifique la respuesta

4. Valore en general la agilidad de los trámites asociados al otorgamiento y modificación de las autorizaciones y concesiones en el sistema portuario

0		1		2		3		4		5	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--

Justifique la respuesta

(*) 0 pésimo; 1 deficiente; 2 insuficiente; 3 suficiente; 4 bueno; 5 óptimo

3^{er} BLOQUE.

VALORACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO

2ª CUESTIÓN: PROVISIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

Marque la respuesta que considere más adecuada a las cuestiones que se plantean a continuación ^(*)
(de 0 pésimo a 5 óptimo):

1. Valore, en general, la capacidad de las infraestructuras portuarias abiertas al uso para atender la demanda. ¿Se sufren esperas o congestión?

0		1		2		3		4	X	5	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	---	---	--

Justifique la respuesta

En general, las infraestructuras portuarias son adecuadas y excedentarias en capacidad. No somos conscientes de problemas graves de congestión en los puertos españoles. En solo un caso, el puerto de Sevilla, regularmente se plantean problemas en el acceso fluvial. La falta de dragado o la priorización de determinados tráficos (como buques de crucero) han ocasionado esperas importantes a determinados buques de carga general de pequeño porte.

2. Valore, en general, el estado de conservación de las infraestructuras portuarias abiertas al uso para atender la demanda. ¿Requieren de mayor mantenimiento?

0		1		2		3		4		5	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--

Justifique la respuesta

No tenemos información que nos permita valorar este aspecto.

3. Valore, en general, la operatividad en las dársenas y muelles de las aguas abrigadas de los puertos de interés general. ¿Permiten alcanzar buenos rendimientos?

0		1		2		3		4	X	5	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	---	---	--

Justifique la respuesta

No somos conscientes de que con carácter general existan limitaciones en la infraestructura que impidan alcanzar rendimientos razonables en la operativa portuaria. Los puertos españoles han invertido durante muchos años en sus infraestructuras cantidades muy superiores a las que se desprendían del crecimiento de la demanda real. Ello ha generado un excedente de capacidad que les debe permitir, presumiblemente, afrontar los próximos años con un nivel moderado de inversiones.

4. Valore, en general, la capacidad y nivel de servicio de los accesos terrestres a los puertos. ¿Hay déficit de accesibilidad terrestre?

0		1		2	X	3		4		5	
---	--	---	--	---	---	---	--	---	--	---	--

Justifique la respuesta

La conexión terrestre con el hinterland es susceptible de notables mejoras en muchos puertos, incluyendo casi todos los más importantes (Algeciras, Valencia, Barcelona, ...). En particular, para el mejor desarrollo del TMCD, la mejora de los accesos por carretera es absolutamente necesario no debe postergarse. Se tiende a priorizar excesivamente la conexión por ferrocarril, que es muchísimo más costosa.

^(*) 0 pésimo; 1 deficiente; 2 insuficiente; 3 suficiente; 4 bueno; 5 óptimo

3^{er} BLOQUE.

VALORACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO

3^a CUESTIÓN: PROVISIÓN DE SERVICIOS. PERSPECTIVA DE OFERTA

(A CUMPLIMENTAR SOLO SI PRESTA SERVICIOS EN EL PUERTO)

NO ES EL CASO DE ANAVE

Marque la respuesta que considere más adecuada a las cuestiones que se plantean a continuación ^(*)
(de 0 pésimo a 5 óptimo):

1. Valore, en general, las formas previstas en el actual marco legal para fijar las condiciones de concurrencia de cara a la obtención de una licencia de un servicio portuario o una autorización de un servicio comercial en un puerto de interés general

0		1		2		3		4		5	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--

Justifique la respuesta

2. Valore, en general, los plazos máximos que se establecen hoy para las licencias y autorizaciones para la prestación de servicios en el sistema portuario

0		1		2		3		4		5	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--

Justifique la respuesta

3. Valore, en general, la idoneidad de las condiciones que se establecen en los Pliegos de prescripciones particulares o de condiciones para el otorgamiento de licencias y autorizaciones para la prestación de servicios en los puertos de interés general.

0		1		2		3		4		5	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--

Justifique la respuesta

4. Valore, en general, la agilidad de los trámites asociados al otorgamiento de las licencias y autorizaciones para la prestación de servicios en el sistema portuario

0		1		2		3		4		5	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--

Justifique la respuesta

^(*) 0 pésimo; 1 deficiente; 2 insuficiente; 3 suficiente; 4 bueno; 5 óptimo

3^{er} BLOQUE.

VALORACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO

4^a CUESTIÓN: UTILIZACIÓN DE SERVICIOS. PERSPECTIVA DE DEMANDA

Marque la respuesta que considere más adecuada a las cuestiones que se plantean a continuación (*)
(de 0 pésimo a 5 óptimo):

1. Valore, en general, las tarifas de los servicios portuarios utilizados (técnico-náuticos, manipulación de mercancías, pasaje)

0		1		2		3	X	4		5	
---	--	---	--	---	--	---	---	---	--	---	--

Justifique la respuesta (servicio a servicio, en su caso):

La falta de competencia en determinados servicios portuarios hace que en algunos casos las tarifas puedan ser excesivas. Esto es especialmente grave cuando el servicio tiene carácter obligatorio. El servicio de practicaaje, que por Ley es obligatorio y está limitado a un único prestador, debería contar con un sistema tarifario mucho más transparente y adaptado al coste. El dimensionamiento del servicio (número de prácticos) debe adaptarse a las necesidades reales de los usuarios habituales del puerto. Las dificultades que puedan presentarse puntualmente en algunos puertos muy pequeños deberían estudiarse caso a caso mediante un análisis coste/beneficio de las distintas opciones disponibles.

En determinados casos, las Autoridades Portuarias deberían asumir una parte importante del coste de aquellos servicios que no se necesiten regularmente.

Asimismo, resulta fundamental terminar cuanto antes la adaptación del servicio de manipulación de mercancías, pendiente de desarrollo reglamentario desde hace casi dos años.

2. Valore, en general, la calidad de los servicios portuarios utilizados (técnico-náuticos, manipulación de mercancías, pasaje)

0		1		2		3		4		5	X
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---

Justifique la respuesta (servicio a servicio, en su caso):

Salvo incidencias puntuales, la valoración de la calidad de los servicios portuarios por nuestras empresas navieras es buena.

Las mayores quejas se suelen presentar en relación con las dificultades para acceder a las exenciones de practicaaje cuando se trata de servicios regulares. Además de que los requisitos son los más exigentes entre los países de la UE que contemplan este tipo de exenciones, la tramitación es con frecuencia demasiado larga. Aunque la seguridad marítima sea competencia de las Capitanías Marítimas, un respaldo de las Autoridades Portuarias a la tramitación más diligente posible facilitaría mucho su obtención. Según establece el considerando 39 del Reglamento 2017/352, las exenciones de practicaaje deben incentivarse (entendemos que por la AP).

3. Valore, en general, las tarifas de los servicios comerciales utilizados (ejemplo: bunkering, consignación)

0		1		2		3		4		5	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--

Justifique la respuesta (servicio a servicio, en su caso)

No disponemos de información sobre estos servicios

4. Valore, en general, la calidad de los servicios portuarios utilizados (ejemplo: bunkering, consignación)

0		1		2		3		4		5	
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--

Justifique la respuesta (servicio a servicio, en su caso)

No disponemos de información sobre estos servicios

5. Caso de que haya recurrido a la Autoridad Portuaria o a Puertos del Estado para algún tipo de gestión en relación con la utilización de los servicios, valore la atención recibida

0		1		2		3	X	4		5	
---	--	---	--	---	--	---	---	---	--	---	--

Justifique la respuesta

En alguna consulta que hemos trasladado en el pasado siempre se han atendido nuestras inquietudes y se ha tratado de darle respuesta, especialmente desde Puertos del Estado, con quien mantenemos una relación más frecuente.

(*) 0 pésimo; 1 deficiente; 2 insuficiente; 3 suficiente; 4 bueno; 5 óptimo

3^{er} BLOQUE.

VALORACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO

5ª CUESTIÓN: EL PAPEL DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS

Marque la respuesta que considere más adecuada a las cuestiones que se plantean a continuación ^(*) (de 0 pésimo a 5 óptimo):

Las Autoridades Portuarias desarrollan sus funciones, bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión, sin perjuicio de las facultades conferidas al Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado, o a las Comunidades Autónomas. Conforme al marco legal actual, las funciones de las Autoridades Portuarias se pueden agrupar en los siguientes bloques:

- Ordenación de espacios y gestión del dominio público y de señales marítimas que les sea adscrito,
- planificación, proyecto y ejecución de infraestructuras,
- prestación de los servicios generales, gestión y control de los servicios portuarios,
- la coordinación de operaciones de los distintos modos de transporte y la ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre,
- optimización de la gestión económica, desde la presupuestaria hasta el control del gasto, pasando por la aplicación de tasas y, en su caso, tarifas,
- fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico portuario.

Con carácter general, las Autoridades Portuarias tienden a responder del buen funcionamiento de la oferta portuaria en su conjunto, hasta el punto de ejercer un cierto papel de liderazgo sobre los agentes que constituyen la comunidad portuaria. Ese papel exige alinear intereses que a veces pueden ser contrapuestos, hacia una estrategia y objetivos sobre los que confluyen perspectivas tanto comerciales como de preservación del interés general.

Valore, en general, el desempeño de las Autoridades Portuarias en relación con las funciones citadas.

0		1		2		3	X	4		5	
---	--	---	--	---	--	---	---	---	--	---	--

¿Qué papel resaltaría de la Autoridad Portuaria? ¿Debería limitarse a administrar espacios públicos, ejecutar infraestructura básica y regular servicios? ¿Puede o debe compartir estrategia comercial con las empresas que concurren en el puerto? ¿Cabría aplicar fórmulas al uso de participación público-privada? Si es así, ¿en qué medida?

En general las Autoridades Portuarias tienden a priorizar los intereses locales y comerciales frente al interés general nacional. Para moderar esta tendencia, y por tratarse de entidades públicas, la inclusión con carácter general de representantes de los usuarios navieros del puerto en los Consejos de Administración sería sumamente deseable.

Como ya se indicó anteriormente, la capacidad comercial de las AAPP debe estar moderada para que no se puedan producir abusos sobre usuarios cautivos.

La actuación de la AP debería ser siempre neutral respecto de los diferentes clientes del puerto.

^(*) 0 pésimo; 1 deficiente; 2 insuficiente; 3 suficiente; 4 bueno; 5 óptimo

3^{er} BLOQUE.

VALORACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO

6^a CUESTIÓN: EL PAPEL DE PUERTOS DEL ESTADO

Marque la respuesta que considere más adecuada a las cuestiones que se plantean a continuación (de 0 pésimo a 5 óptimo):

El organismo público Puertos del Estado es una figura atípica en los países que conforman el bloque nor-occidental del mundo, y sin embargo apreciada desde las instituciones europeas, al actuar ante ellas como "punto focal". Puertos del Estado desempeña un triple papel frente a las Autoridades Portuarias, que se somete aquí a análisis:

- *Ejercicio de control*, en calidad de regulador y supervisor. Como regulador, propone normas sectoriales, y dicta recomendaciones y criterios. Como supervisor tiene atribuidas múltiples funciones que van desde el control interno y de objetivos hasta la aprobación de la programación financiera y de inversiones portuarias, pasando por la emisión de informes vinculantes en determinados procesos, así como de entidad destinataria de reclamaciones que puedan producirse.
- *Ejercicio de coordinación* con otras Administraciones a fin de dar coherencia a la planificación de infraestructuras, así como a la regulación de los modos de transporte concurrentes en los puertos, lo que implica en el Ministerio de Fomento, un estrecho contacto con las Administraciones marítima, ferroviaria y de carreteras. También coordina con otros Ministerios, asuntos ambientales, de ayudas a la navegación, de seguridad y protección, o de aduanas e inspección en frontera, entre otros. Ostenta además la representación internacional en materia portuaria, conforme a lo que dispongan los Ministerios de Fomento y de Asuntos Exteriores, y coordina la política comercial internacional de las Autoridades Portuarias.
- *Ejercicio de apoyo*, según el cual, concentra, consolida y transmite información, promueve e imparte formación, presta servicios de amplio alcance como el relativo al análisis y predicción de parámetros océano-meteorológicos, promueve proyectos de innovación tecnológica, da soporte técnico a las Autoridades Portuarias en múltiples aspectos portuarios para ejercer sus propias funciones, y ante otras Administraciones. Da soporte para proyectar el sistema portuario en ferias y foros internacionales.

Valore, en general, el desempeño de Puertos del Estado en relación con las funciones citadas.

0		1		2		3		4		5	X
---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---

¿Qué papel resaltaría de Puertos del Estado? ¿Qué mejoras propondría en la forma de proceder de Puertos del Estado para hacerlo más eficaz? ¿Habría que reforzar el apoyo de Puertos del Estado en ciertas acciones tales como la proyección internacional del sistema en el exterior bajo una marca compartida?

Como Asociación de ámbito Nacional, para ANAVE resulta fundamental y sumamente útil contar con un organismo central como interlocutor. En el desarrollo o modificación de normas, ya sea de carácter nacional, europeo y en algunos casos internacional que afecten al sector del transporte marítimo, siempre hemos tenido en Puertos del Estado (PdE) las puertas abiertas para recibir nuestras preocupaciones y consideraciones, que en general han sido bien aceptadas.

A nuestro entender, el papel de PdE como coordinador de la aplicación de las normas por las distintas AAPP y, muy especialmente, de las tasas portuarias, es fundamental y debería reforzarse. No es raro que se produzcan interpretaciones discrepantes entre unas y otras AAPP, especialmente después de una modificación normativa. Incluso empresas navieras extranjeras se quejan de aplicación diferente

en distintos puertos. PdE nos ha manifestado en numerosas ocasiones que su capacidad de actuación en este campo es limitada y, a nuestro entender, este papel debería reforzarse y constar expresamente entre sus competencias.

^(*) 0 pésimo; 1 deficiente; 2 insuficiente; 3 suficiente; 4 bueno; 5 óptimo

4º BLOQUE

VISIÓN SINTÉTICA DE SISTEMA

1ª CUESTIÓN: DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA

Señale las amenazas y oportunidades (visión externa) y las debilidades y fortalezas (visión interna) más relevantes del sistema (no más de tres aspectos en cada recuadro).

AMENAZAS - Propuesta de una ECA en el Mediterráneo - Posibilidad de regulaciones medioambientales diversas por las diferentes CCAA - Delegación de mayores competencias a las CCAA. Los puertos españoles necesitan una coordinación, en particular, por su elevado número.	OPORTUNIDADES - Desarrollo de TMCD y AdM - Liderar a nivel europeo la mejora de procesos y reducción de la carga burocrática por medio de la digitalización, ventanilla única, etc. - Disponibilidad de suministro de GNL en todos los puertos (mediante cisternas) y en un amplio número mediante terminal y/o buque de suministro
DEBILIDADES - Carencias en los accesos terrestres - Excesivo número de puertos de dimensión reducida, que fomentan una sobreinversión en infraestructuras (ej. contenedores) - Excesivo coste y falta de flexibilidad en el servicio de estiba.	FORTALEZAS - Situación geográfica - Elevada conectividad por línea regular - Infraestructura interior al puerto suficiente e incluso excedentaria

4º BLOQUE

VISIÓN SINTÉTICA DE SISTEMA

2ª CUESTIÓN: PROPUESTA DE MEJORAS MÁS RELEVANTES

Indique las mejoras que necesariamente requiere el sistema portuario de interés general, de manera urgente o importante:

De los asuntos mencionados a lo largo del cuestionario, destacaríamos fundamentalmente dos:

- Necesidad de mejora de las conexiones terrestres.
- Agilización administrativa y simplificación de todos los trámites relacionados con el paso de las mercancías y los buques por el puerto.
- Reforzar el papel de Puertos del Estado en la coordinación de las interpretaciones de las AAPP de la normativa, especialmente sobre tasas.