

Información personal o institucional

¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?

Prestador de servicios

Nombre completo (del particular o de la institución representada)

Confidencial

¿Desea publicar el nombre junto a su respuesta o mantenerlo confidencial (en cuyo caso se publicará como respuesta anónima)?

Confidencial

E-mail de contacto (se mantendrá confidencial)

Confidencial

Selección de temas

Elija una o varias opciones sobre las cuestiones que desea responder

5. Cuestionario común – Servicio portuario al PASAJE

Cuestionario

5. Cuestionario común – Servicio portuario al PASAJE

1) ¿Considera que el diseño de la regulación del servicio (especialmente los pliegos de prescripciones particulares, art.113 TRLPEDM) es suficientemente participativo y tiene debidamente en cuenta las circunstancias del mercado del servicio correspondiente? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Los Pliegos de Prescripciones Particulares del Servicio al pasaje cada Autoridad Portuaria se establece y parametriza el alcance y definición del servicio para cada Puerto según sus necesidades propias dentro del marco de la definición general.

Sucede que en este marco, en la actualidad desde Puertos del Estado, se ha definido un modelo estándar de Pliego de Prescripciones como referencia para la adaptación del contenido y alcance de los servicios, así como de los medios humanos y técnicos adscritos al servicio, quedando las Autoridades Portuarias obligadas a utilizar este modelo de Pliego estandarizado como base para la definición de su respectivo servicio. Incluso este Pliego estandarizado lo está respecto a otros servicios portuarios que poco o nada tienen que ver respecto al de pasaje, con las limitaciones que ello supone ya que este Pliego estándar no se ajusta a la realidad económica ni práctica ni condicionantes propios del ámbito de pasaje, ni permite por consiguiente su desarrollo de forma sostenible y responsable.

Frente ello, se necesita un enfoque en su explotación que supere la situación actual por la prolija complejidad del sector y que afronte y dé respuesta a numerosos problemas de imposible o muy difícil resolución con el modelo vigente, respetando con autenticidad los principios, reglas y criterios de perenne valor inmanentes a los servicios portuarios por su carácter de públicos y de interés general, acogidos, expresado y materializados en la normativa general así como en las leyes sectoriales atendiendo los fines de la gestión indirecta del servicio de pasaje que no son otros que:

1. Optimizar los procesos y reducir el coste de estos servicios (mayor competencia y

especialización), mejorar su calidad y flexibilizar y simplificar la gestión portuaria;

2. Asegurar la cobertura total del servicio y garantizar sus condiciones de seguridad, sobre la base de que exista mayor especialización en el mercado por parte del sector privado que dispone de un gran número de medios; y,
3. Promover la inversión privada, e impulsar la mejora y la ampliación de la oferta existente de servicios.

En este sentido, EN relación con el proceso de participación, la misma es obligatoria y debería consistir en una metodología para la elaboración de los pliegos que propicie, aun residenciando siempre la decisión final en manos de la Autoridad Portuaria, la confluencia de voluntades entre los agentes portuarios afectados con auténtica capacidad de consenso para alcanzar el mejor grado de conocimiento con el fin de preservar los objetivos generales del servicio así como los intereses particulares de la iniciativa privada.

Y es que una cuidada elaboración de los pliegos de prescripciones y, en concreto, el correcto análisis previo al establecimiento de los criterios de solvencia y acceso de los licitadores y los de adjudicación de las licencias, incide de forma directa con los objetivos y principios señalados y condicionan el éxito o el fracaso de este tipo de expedientes.

La presente respuesta se refiere al Sistema Portuario Nacional.

a. ¿Cómo valoraría en general el procedimiento administrativo para obtener licencias (Simplicidad; Acceso a información; Transparencia del proceso; Celeridad; Flexibilidad)?.

- **Simplicidad:** 4
- **Acceso a información:** 7
- **Transparencia del proceso:** 7
- **Celeridad:** 4
- **Flexibilidad:** 3

Acompañe su valoración de un comentario e indique el (los) puerto(s) de interés general al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Desde nuestro punto de vista se hace necesaria una simplificación del procedimiento administrativo en aras a evitar duplicidades, o suprimir aquellos trámites que han perdido su finalidad originaria.

Precisamente, se plantea aligerar el número de trámites que componen el procedimiento, limitarlos a aquellos que son pertinentes y que no comportan dilaciones innecesarias, y adoptar medidas que faciliten el cumplimiento.

Es más, desde la óptica de la simplificación, entendemos que hay que establecer siempre que sea posible mecanismos de control menos restrictivos y en cambio más flexibles atendiendo a principios de proporcionalidad de la intervención administrativa, teniendo en cuenta a la vez el principio de racionalidad administrativa para garantizar un aprovechamiento óptimo de los recursos y el principio de salvaguarda de los derechos de la ciudadanía y del interés general.

En este sentido, como medidas más relevantes de simplificación de los procedimientos y trámites, hay que destacar la utilización de comunicaciones previas o declaraciones responsables, la inscripción de oficio en registros, la reducción de plazos de resolución de la administración o la ampliación de los plazos para presentar documentación de control por parte de los interesados, entre otros.

La presente respuesta se refiere al Sistema Portuario Nacional.

b. ¿Considera que sería deseable que en algún caso se limitara explícitamente el número de prestadores, de manera que se otorgaran las licencias por concurso? ¿por qué razón? (art. 111 TRLPEMM)? Indique la(s) Autoridad(es) Portuaria(s) a los que se refiere su respuesta.

(máx. 500 palabras)

Si bien el TRLPEMM establece la libre competencia para la prestación de los servicios portuarios básicos, el propio texto legal establece la posibilidad de limitar el número de licencias por razones objetivas derivadas de la disponibilidad de espacios, de la capacidad de las instalaciones, de la seguridad o de normas medioambientales.

En este sentido, en la práctica, la configuración de los puertos requiere optimizar el escaso espacio disponible separando el acondicionado al tráfico de pasajeros, de los destinados a los de mercancías, y lo habitual es que para optimización de espacio adecuada a los tráficos se realice una única terminal de pasajeros, dimensionada de forma suficiente para los tráficos del puerto que se trate

Por tanto, la configuración portuaria, su limitación espacial y la referida distribución de espacios portuarios imposibilita en la práctica la posibilidad de una gestión ordinaria de tráfico de pasajeros en otro espacio distinto de una terminal de pasajeros, lo que implica la concurrencia de la primera de las causas objetivas limitación de los prestadores del servicio, cual es la disponibilidad de espacios.

Además, las propias terminales de pasajeros tienen una configuración que resulta difícilmente compatible con la concurrencia de más de un prestador de los servicios al pasaje, que constituye la segunda causa objetiva de limitación legalmente prevista, la capacidad de las instalaciones.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que el prestador realiza por norma general inversiones con un retorno esperado siempre a largo plazo por lo que un mayor plazo permite maximizar y optimizar las mismas. Por consiguiente, qué duda cabe un mayor plazo de vigencia de las licencias representa un importante incentivo a la hora de acometer inversiones.

Adicionalmente cabe destacar que muchas terminales son también muy intensivas en capital humano y plazos largos ayudan a que exista una adecuada estabilidad laboral, planes de desarrollo, promoción, sostenibilidad y en términos generales una adecuada política de responsabilidad social corporativa. En suma, los plazos cortos nos llevan exactamente a lo contrario.

Por cuanto queda expuesto lo lógico y razonable es la gestión unitaria de la cada terminal de pasajeros integrando la prestación de los servicios portuarios al pasaje, esto es, el de embarque y desembarque de pasajeros, y el de carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje, mediante la correspondiente licencia general vinculada, en su otorgamiento, al concurso concesional de la propia terminal.

La presente respuesta se refiere al Sistema Portuario Nacional.

c. ¿Cómo valora los requisitos exigidos para la obtención de licencia, tanto los requisitos de solvencia económico-financiera (incluidas garantías y avales) como los de solvencia técnico-profesional (capacitación, experiencia...)?

- **Solvencia económico-financiera:** 6
- **Solvencia técnico-profesional:** 7

Acompañe su valoración de un comentario e indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Para un adecuado desarrollo del servicio se considera necesario desde nuestro punto de vista que exista un compromiso alto de inversión y exigencia de experiencia y cualificación técnica ha de exigirse su acreditación para garantizar la prestación del servicio bajo los parámetros expuestos previamente.

En este sentido, con toda lógica en general debe exigirse un determinado volumen de negocios vinculado a esa actividad durante varios de los últimos ejercicios anteriores a la solicitud de la

licencia, que supone garantizar la experiencia individualizada del operador en el sector durante un determinado periodo de tiempo.

Y es que en general se suele exigir bien que las empresas solicitantes cuenten con un patrimonio neto que represente al menos un % del valor de los costes de prestación del servicio durante determinado periodo (y que en ningún caso sea inferior a un % de los activos totales de la empresa), bien un determinado volumen de negocios vinculado a esa actividad durante varios de los últimos ejercicios anteriores a la solicitud de la licencia.

Por nuestra parte, y en coherencia con lo ya indicado a la vista de la naturaleza del servicio al pasaje, consideramos más acertado este último criterio de solvencia que supone garantizar la experiencia individualizada del operador en el sector durante un determinado periodo de tiempo, y no la mera disposición de medios personales o materiales.

La presente respuesta se refiere al Sistema Portuario Nacional.

a. ¿Cómo valora las exigencias de medios humanos impuestas? (valoración de 1 a 10 , siendo 1 la peor puntuación y 10 la mejor puntuación).

6

Acompañe su valoración de un comentario sobre la(s) exigencias concretas e indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Como indicábamos, los pliegos suelen exigir la disposición de los medios humanos y materiales como condición, la cual consideramos necesaria pero no suficiente para la prestación del servicio portuario al pasaje debido a los servicios que se tienen que proporcionar.

Entendemos que la forma para completar la solvencia técnica y profesional debe basarse fundamentalmente en la experiencia que el licitador haya obtenido mediante la explotación de licencias similares, algo que en ocasiones no se solicita en los pliegos.

Con todo, suele establecerse una exigencia medios humanos tanto en lo que se refiere a número como a formación adecuada en cuanto a sus elementos descriptivos. No obstante, suele pecarse de ambigüedad o generalización en cuanto el régimen para la prestación del servicio por los trabajadores (turnos), así como el número de personas por cada uno o sus funciones, distorsionándose las mismas para que acaben desarrollando tareas que en rigor no comprenden el servicio de pasaje.

Tampoco se recoge en muchos casos la inclusión en pliegos de condiciones de una cláusula que establezca la subrogación de los trabajadores en el caso de cambio de la titularidad del servicio de forma que se recoja expresamente la obligación en cada pliego y evitar controversias en la aplicación o no de la misma entre prestadores, empleados, etc.

La presente respuesta se refiere al Sistema Portuario Nacional.

b. ¿Cómo valora las exigencias en términos de medios materiales impuestas? (valoración de 1 a 10 , siendo 1 la peor puntuación en cuanto a su adecuación y 10 la mejor puntuación)

6

Acompañe su valoración de un comentario e indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Respecto al apartado de medios materiales, en general hemos advertido la exigencia de excesivos medios materiales tipo (que a veces ni son necesarios para el caso concreto de una Autoridad Portuaria) lo que suele conllevar elevados gastos para el adjudicatario difíciles de justificar debido a las pocas o inexistentes situaciones en las que se suelen necesitar.

Además, señalar de nuevo el supuesto de más de un prestador (y su número), que a cada prestador se le exige disponer y operar una serie de medios materiales (arco, escáner, cartelería, señalética, fingers, rampas, etc.). En este sentido, como decíamos la cuestión es si se deben disponer por cada uno de los prestadores de todos estos medios.

Es más, desde nuestro punto de vista los requisitos de recursos materiales deben estar

vinculados a la transformación digital: digitalización de procesos, seguridad y sostenibilidad, bajo el prisma de potenciar a través de estos requisitos la automatización de los procesos, la transparencia y facilidad del flujo de información y de las operaciones y mejorar notablemente la eficiencia en las operaciones diarias, buscando el ahorro de costes mejorando a su vez la calidad del servicio de pasaje.

Por ello, entendemos, que lo acorde con la ley, y a la vez más beneficioso tanto para las Autoridades Portuarias como para los propios pasajeros, es que el licitador tenga que acreditar que dispone de recursos materiales vinculados a lo anterior, bien directamente, o bien se pueda integrar con medios externos, sobre bases relacionadas directamente con el objeto de la licencia y ser proporcionales a éste, y con unos requisitos que a la vez tengan el carácter de máximos y de mínimos (en el sentido de que sólo puedan licitar las empresas que los reúnan pero en contrapartida todas las que los reúnan pueden hacerlo).

Es más, lo conveniente es que se exijan requisitos similares para licencias sustancialmente iguales entre sí, evitando tratamientos desiguales difíciles de justificar entre unos puertos y otros.

La presente respuesta se refiere al Sistema Portuario Nacional.

4) ¿Cómo valora las obligaciones de servicio público (art. 110 TRLPEMM) impuestas al prestador del servicio (cobertura universal y continuidad/regularidad del servicio, sometimiento a la potestad tarifaria, cooperación con la Autoridad Portuaria en materia de seguridad, salvamento, etc. y colaboración en la formación práctica)? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

En lo que se refiere a las obligaciones de servicio público, relativas a la cobertura universal y continuidad/regularidad del servicio Entendemos que, para garantizar esta continuidad y regularidad de los servicios, debe ser siempre que se hayan formalizado los trámites y avisado con la anticipación exigida al prestador y con su derecho a percibir las adecuadas compensaciones económicas que procedan por las obligaciones de servicio público. En este sentido, los prestadores estarán obligados a atender cualquier demanda razonable de servicio, lo que si se trata de terminales abiertas al uso general parece razonable sujeto a una adecuada compensación.

Asimismo, en materia de seguridad, salvamento, etc. dichas obligaciones se consideran en general necesarias y adecuadas. Ahora bien, los prestadores deben tener derecho a percibir la contraprestación económica que corresponda como consecuencia de la cooperación para la prestación de servicios de seguridad, salvamento, lucha contra la contaminación, emergencias y extinción de incendios y a tal efecto es necesario que se establezco en los pliegos una tarifa hora por cada operario puesta a disposición, cuyo importe suele ser bajo por lo que no están debidamente compensadas.

La presente respuesta se refiere al Sistema Portuario Nacional.

a. ¿Qué opinión le merece la estructura tarifaria aplicada (los conceptos en función de los cuales se determina la tarifa cobrada)? ¿Existirían alternativas más idóneas o interesantes? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Sobre la estructura tarifaria, existen diferencias estructurales significativas tanto a nivel de costes fijos como variables, así como la propia vinculación o no de los operadores a terminales marítimas (o concesión).

Pero además se suele estipular que deben establecerse diferentes tramos en función de la demanda. De tal forma, que a mayor demanda menor tarifa y a la inversa.

Este mecanismo va en contra de la lógica del mercado, de los intereses del operador, de los intereses de la Autoridad Portuaria y del propio sistema portuario ya que prima la ineficiencia comercial y la falta de desarrollo; pudiendo darse el caso que el prestador esté más interesado en tener menos tráfico para cobrar una mayor tarifa que en desarrollar la actividad portuaria.

En términos generales, si un prestador desarrolla una buena labor de captación de tráficos debe verse recompensado; y bajar las tarifas supone todo lo contrario. No tiene sentido penalizar el desarrollo.

Una licencia o una concesión implica riesgo y ventura por parte del operador privado. Este último lo que necesita es un escenario claro y estable de sus tarifas y condiciones reguladoras. El propio operador deberá realizar sus mejores esfuerzos e inversión comercial para mejorar sus cuentas a final de año e intentar aumentar sus tráficos.

En suma, al que invierta, desarrolle nuevos tráficos y genere valor se le debe recompensar, no penalizar.

La presente respuesta se refiere al Sistema Portuario Nacional.

b. ¿Conoce los criterios de fijación, actualización y revisión de dicha estructura por parte de la Autoridad Portuaria?

SÍ

¿Y los consideraría transparentes ?

NO

Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

En los Pliegos, se definen además de los requisitos de acceso, las tarifas máximas, la estructura tarifaria, y los criterios de actualización y revisión.

Desde la perspectiva tarifaria de la prestación del servicio de pasaje, no podemos más que aprovechar esta oportunidad para subrayar el impacto de la aplicación de la normativa de desindexación en tanto que regula el modo en que las tarifas máximas deben de ser actualizadas o revisadas.

Pero este mecanismo es del todo insuficiente en el caso del servicio de pasaje. Todo ello cuando para atraer y fomentar las inversiones en este sector (especialmente cuando conlleva ocupaciones de dominio público, concesiones o desarrollo de infraestructuras que serán gestionadas y operadas en el largo plazo) es fundamental establecer un marco claro, estable y viable de actualización de tarifas durante todo el período concesional.

En este sentido, en cuanto a las características principales de una empresa prestadora del servicio al pasaje cabe destacar que a diferencia de otros tipos de empresas más enfocadas a la producción o a la venta, una empresa licenciataria del servicio al pasaje es una empresa de servicios intensiva en capital humano, destinado a prestar los servicios indicados en la pertinente licencia.

Esta realidad difiere de otras empresas dedicadas a los servicios portuarios, como pueden ser los técnico-naúticos, que requieren de mayores inversiones en cuanto a medios materiales y suministros.

Esto provoca que sus principales centros de coste sean los medios humanos de los que dispone, así como los servicios exteriores que se vea obligada a subcontratar y que no pueda prestar con su propio personal debido a las acreditaciones y homologaciones necesarias.

Tratándose de empresas intensiva en capital humano el peso del coste laboral no se referencia al índice de variación de este teniendo en cuenta algunos factores importantes:

o En situaciones de proximidad al SMI, los incrementos que ha sufrido el SMI en los últimos años son muy superiores al de cualquier índice de precio del coste laboral. Así, puede ser lógico que el incremento del sector público limite incrementos voluntarios o negociados, pero no incrementos impuestos por Ley.

o Es más, debe tenerse presente que gran parte si no todas las prestaciones a favor de la Autoridad Portuaria derivada de sus tarifas se actualizan de conformidad con el IPC acumulado, circunstancia que sin perjuicio de intentar su alineamiento respecto al sistema de actualización de tarifas de los prestadores de servicios portuarios que al menos también se

considere a la hora de actualizar las tarifas del prestador como un factor de coste más. Además, a nadie se le escapa las sustanciales diferencias territoriales existentes en los costes a nivel nacional.

No podemos obviar que en muchos casos la actualización de las tarifas en algunos puertos se convierte en un trasunto de cuestión política en la medida en que las Autoridades Portuarias anteponen la percepción (y coste político) de la actualización de las tarifas en el usuario final al menoscabo patrimonial para los prestadores.

La presente respuesta se refiere al Sistema Portuario Nacional.

c. ¿Considera necesaria o deseable la existencia de tarifas máximas ?

SÍ

¿Por qué? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Dada su finalidad, consideramos adecuado su establecimiento en caso de limitación de prestadores. No obstante, sería necesario una mayor transparencia y orientación a la realidad del mercado (costes, riesgo de operación...) en cuanto a su fijación.

La presente respuesta se refiere al Sistema Portuario Nacional.

6) Respecto al sistema de otorgamiento de concesiones y autorizaciones para la ocupación del dominio público portuario (arts. 72-103 TRLPEMM), ¿considera que el sistema vigente genera incentivos adecuados para lograr un entorno competitivo en los servicios prestados en puertos? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Ciertamente, el desarrollo de la colaboración público-privada en la explotación de las estaciones marítimas mediante la técnica del concurso público para la adecuación, ocupación y explotación de la misma resulta fórmula interesante y útil como forma de atraer capital privado para la financiación de dicha infraestructura y, al mismo tiempo, introducir criterios de mercado en la mejora y explotación de dicha estación y los servicios vinculados a la misma mediante su gestión privada, en cumplimiento del mandato legal del artículo 109.1 TRLPEMM. Y ello en el entendimiento que existe la iniciativa privada suficiente garantizar una adecuada cobertura de las necesidades de los servicios portuarios, incorporando a su vez mayor flexibilidad en relación con la gestión pública y la especialización de los inversores privados. Esta fórmula permite mejorar la eficiencia en los mismos y sirve además como fórmula para procurar acoger y vertebrar, con radical innovación y ambición, la captación nuevos tráficos e impulsar los ya existentes, a la par que una mejora del nivel de servicio para competir con las infraestructuras de otros puertos.

En este sentido, y vinculado a los requisitos de acceso, la financiación privada de las inversiones vinculadas a una concesión a largo plazo y la prestación del servicio portuario de pasaje permite que todas las operaciones portuarias comprendidas se encadenen de manera que el flujo de pasajeros discurra con la mejor relación calidad/coste posible a trasladar al resto de la cadena de transporte marítimo de pasajeros, y hacerlas más eficientes y efectivas, con criterios de sincro-modalidad, y coordinadas con los agentes públicos y privados implicados con el puerto mediante la incorporación de la sensorización, automatización y digitalización de las tareas junto con la propia mejora organizativa y de procesos como elemento de diferenciación competitiva respecto al modelo de gestión tradicional del servicio. Esta suma de valores añadidos tiene un carácter ciertamente diferencial y es el más sostenible de los actuales ya que a priori permite al concesionario invertir en la terminal y operar, defender y competir con su terminal en base a su plan de negocio de forma libre. Asimismo, permite establecer una relación a largo plazo con su entorno y promover la competencia interportuaria.

Este hecho es vital ya que para la captación y/o desarrollo de tráficos, plan comercial, el

proceso de integración puerto-ciudad, recuperación de inversiones (amortizaciones anuales asumibles en un plan de negocio a largo plazo), personal formado y cualificado, estabilidad laboral y un largo etc. se necesita un horizonte temporal de largo plazo. Consecuentemente toda inversión lleva asociada un plan de negocio futuro que se basa en el desarrollo de estrategias que permiten maximizar el valor de dicha inversión y controlar todos estos riesgos que conforman el riesgo empresarial con el objetivo de minimizarlos al máximo. La presente respuesta se refiere al Sistema Portuario Nacional.

7) Otros comentarios o sugerencias respecto a la regulación y la situación competitiva de los servicios en puertos. Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Expuesto lo anterior, con perspectiva histórica y sectorial se ha de reconocer el incalculable valor de la gestión pública del servicio de pasaje, pero con esa misma perspectiva, que incluye el sentido de la realidad, en un contexto de obligado recorte en la inversión pública que podría afectar de nuevo al desarrollo del mismo, ha de reconocerse el agotamiento del modelo de explotación público. En este sentido, en nuestra humilde opinión, entendemos que debiera homogeneizarse el sistema bajo el modelo de gestión que ha demostrado ser más sostenible (concesión de la terminal y licenciatario único del servicio).

Más en concreto, respecto a la limitación de la competencia entre prestadores en un mismo puerto, como hemos visto en la actualidad la prestación de servicios básicos portuarios por una empresa privada requiere la obtención de la correspondiente licencia de la Autoridad Portuaria, pero por razones objetivas derivadas de la disponibilidad de espacios, de la capacidad de las instalaciones, de necesidades operativas, de la seguridad o de normas medioambientales se puede limitar el número de prestadores.

Pues bien, al servicio al pasaje se le debería revestir de un carácter singular, de forma que con carácter general quede limitado a un número de prestadores por puerto, configurándose como excepcional el levantamiento de esta limitación que, en su caso, debería ser realizada por la Administración Marítima y haber sido prevista en las Ordenanzas Portuarias del puerto que se tratase. Y es que como se ha visto se hace operativamente inviable multiplicar (y/o compartir entre prestadores competidores) los sistemas, medios técnicos, medios humanos en una terminal.

Así, según lo expuesto los parámetros que mejor se acomodan a la prestación del servicio al pasaje son los siguientes:

- Gestión indirecta a través de la iniciativa privada, en terminales de uso no particular.
- Limitación a un único prestador, priorizando en su caso su vinculación a la concesión de la terminal a largo plazo.
- Homogeneización de los requisitos de acceso (e introducción como elemento la aportación de sistemas de información /digitalización).
- Reformulación de criterio de actualización/revisión de la estructura tarifaria.

Llegados a este punto y con esta perspectiva, en un contexto de obligado recorte de los tráficos marítimos de pasajeros, ha de reconocerse la inviabilidad de la concurrencia de estaciones dedicadas al uso particular de una naviera en régimen de autoprestación bien para sí (autoprestación referida en el artículo 133 del TRLPEMM) o bien para otro con el que tuviere un contrato, aun cuando esté limitado el número de prestadores (artículo 116.3 del TRLPEMM) sin responder a motivos atendibles desde el punto de vista del interés público o a requerimientos de orden estratégico del puerto que se trate pues en general resultan contraria al uso eficiente de los recursos públicos y los espacios y servicios portuarios. La presente respuesta se refiere al Sistema Portuario Nacional.