

## 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

4. Cuestionario común – Servicio portuario de **MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS**

## Cuestionario

### 4. Cuestionario común – Servicio portuario de MANIPULACIÓN DE MERCANCÍA

1) ¿Considera que el diseño de la regulación del servicio (especialmente los pliegos de prescripciones particulares, art.113 TRLPEMM) 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)

No existen pliegos del servicio en ninguno de los puertos donde operamos (Huelva, Cartagena, Valencia, Tarragona, Gijón y Avilés), aunque tampoco consideramos que sean estrictamente necesarios, pues hay pliegos para los concesiones y no tienen especial utilidad. El mayor problema de la regulación del servicio está en la mano de obra portuaria, que la ostenta un monopolio de los trabajadores, y la legislación no ayuda a vencerlo, por ejemplo, al establecer limitaciones al acceso a la profesión. Otros problemas que dificultan salir de ese monopolio son mas recientes, como el diferencial competitivo de los CPEs, que son ETTs pero pueden realizar puestas a disposición diarias por irregularidad de jornada, que es habitual en la estiba, pero las ETTs no pueden. Por tanto, el que esté fuera de un Centro Portuario de Empleo (CPE) no puede trabajar con eventualidad y lo tiene que hacer, con la nueva reforma laboral, todo con personal indefinido que no se adecua al sector y por tanto supondrá un sobre coste para la empresa y sus clientes.

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

- **Simplicidad:** 10
- **Acceso a información:** [blank]

- **Transparencia del proceso:** [blank]
- **Celeridad:** 10
- **Flexibilidad:** 10

**a. 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)**

Hemos indicado la máxima nota en varios aspectos y no hemos contestado en otros porque realmente el proceso de obtención de licencia es muy básico, no hay información alguna. Se otorga la licencia a cualquier empresa que la pida sin exigir nada, y no tiene ninguna complicación. No se exigen requisitos mínimos ni de inversión, ni de medios humanos ni de solvencia económica. El sistema funciona, porque no se generan grandes problemas, pero es cierto que en algunos puertos esto a derivado en mucha competitividad, en una multitud de empresas, algunas muy pequeñas, y ello no permite economías de escala. Por ejemplo, si unimos esto a la irregularidad en la llegada de buques en tráficos que no son de línea regular, se obliga a las empresas a usar un sistema de pool de trabajadores, habitual en la estiba. Los trabajadores fijos en plantilla, aparte de que el sindicato portuario lo trata de evitar, son algo imposible para las empresas pequeñas. Ahora, con la reforma laboral recién aprobada, se complica la posibilidad de atender las puntas de trabajo o acumulaciones de llegada de buques con personal eventual, con lo que prácticamente las empresas estibadoras quedan abocadas a usar los CPEs. Esto a su vez hace que los costes de mano de obra sean comunes entre las empresas, lo que las hace competir con los mismo costes y sin poder hacer mucho para mejorarlos, con lo que la competencia se convierte en una pelea por bajar el margen, no por mejorar la competitividad, que sería lo mas saludable. Situaciones en cierto modo parecidas ocurren con las grandes inversiones de la actividad, las grúas portuarias. Si suponemos que el buque promedio se opera con 2 grúas, cada empresa estibadora debe disponer de esas 2 grúas como poco. Si en un puerto, bajo ese supuesto, hubiera 4 empresas estibadoras, serían necesarias 4 grúas, y a lo mejor ese mismo volumen de tráfico se podría operar con solo 4 grúas. Es decir, en algunos puertos hay un exceso de parque de grúas, que genera un exceso de costes que o bien incrementa el precio del servicio para el cliente, o reduce la rentabilidad de las empresas estibadoras. La rentabilidad del sector es muy baja y este es uno de los motivos.

Aplica a todos los puertos ya indicados.

**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)**

Pensamos que otorgar las licencias de prestación del servicio por concurso sería un error porque se otorgarían al mejor postor, según lo que valore la Autoridad Portuaria como mejor oferta, lo que no quiere decir que sea el mejor servicio. Pensamos que es mas sencillo establecer un mínimo de medios disponibles para poder operar, lo cual ya debería ser suficiente límite.

Aplica a todos los puertos ya indicados.

**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:** 1
- **Solvencia técnico-profesional:** 1

**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)**

No se exige ningún requisito de solvencia en ninguno de los puertos ya indicados. Cualquier empresa que solicite la licencia, tenga medios o no, tenga experiencia o no, obtiene la licencia de inmediato.

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

1

**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)**

En ninguno de los puertos indicados se exigen medios algunos para obtener la licencia.

Tampoco estos medios por lo que se pregunta en este caso. La valoración sería 1, por tanto.

**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)**

1

**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)**

En ninguno de los puertos indicados se exigen medios algunos para obtener la licencia.

Tampoco estos medios por lo que se pregunta en este caso. La valoración sería 1, por tanto.

**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 ninguno de los puertos indicados se exigen obligaciones algunas de servicio público, aunque hasta donde sabemos, tampoco conocemos problemas en este sentido por esta falta en ninguno de los puertos indicados.

**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)**

En ninguno de los puertos indicados hay estructura tarifaria relacionada con la licencia de manipulación de mercancías, aunque tampoco las consideramos necesarios, porque sí las hay en los pliegos concesionales y no se usan para nada, pues las tarifas realmente aplicables siempre son mas bajas y adaptadas, en su estructura, a las operativas que requiere el cliente, que no tiene por qué ser la establecida en el pliego. Conforme indicado, este es un mercado muy competitivo, y los precios vienen dictaminados por el mercado, no regulatoriamente.

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

NO

**¿Y los consideraría transparentes ?**

NS/NC

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

Los puertos ya indicados.

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

NO

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

No, como indicado, porque donde existen no sirven para nada. El servicio de manipulación de mercancía cubre una diversidad muy grande de operaciones y no es fácil tabular todas las posibles tarifas en un pliego manejable.

**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)**

En todos los puertos indicados el principal criterio para otorgar las concesiones suele ser el importe de tasas a pagar a la autoridad portuaria (mas tasa, mas puntos) y el plazo concesional para amortizar las inversiones (menos plazo, mas puntos). Es decir, los pliegos fomentan la NO competitividad, porque se adjudica la concesión el que ofrece una terminal con mas costes anuales, y luego lo tiene que repercutir a los clientes (o rebajar la calidad del servicio).

**a. ¿Qué obstáculos considera que pueden existir a la liberalización efectiva de este servicio, desde que se produjeran las diferentes modificaciones normativas a raíz de la Sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de diciembre de 2014 (Asunto C-576/13)? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta (máx. 500 palabras)**

El principal obstáculo es que el sistema montado mantiene, de facto, un monopolio de la mano de obra portuaria, porque los requisitos para homologar nuevos portuarios son excesivos (850 horas para un gruista en España; 40 horas para lo mismo en Portugal). Además el proceso de homologación es farragoso, hay pocas escuelas homologadas, y se requiere de formación práctica en muelle, territorio del monopolio, con los trabajadores portuarios lo tienen todo controlado. A partir de ahí, desde el monopolio unificado casi en un solo sindicato, es fácil imponer su voluntad en la negociación colectiva, pues la empresa no tiene alternativa alguna para encontrar mano de obra. Lo anterior se agrava con la reforma laboral, porque a la falta de mano de obra homologada fuera del monopolio actual, y a la dificultad que ya existía para homologar nuevo personal, se une también desde el 1 de Abril las limitaciones a la contratación por ETT, con lo que ya no solo hay limitación de mano de obra homologada, sino que además habrá limitaciones en la forma de contratar, que solo podrá ser de manera indefinida en la propia empresa, o en el CPE, siendo esta la única forma disponible para cubrir las puntas de trabajo habituales del sector.

**b. ¿Considera que los requisitos de acceso a la profesión de estibador (certificado de profesionalidad según el art. 3 del Real Decreto-ley 8/2017 y su regulación específica del anexo VIII del Real Decreto 988/2013 y disposición final primera del Real Decreto 257/2019, de 12 de abril) están justificados y son proporcionados (requisitos de formación, titulación, prácticas, etc.)? ¿Qué mejoras recomendaría? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)**

Ya hemos indicado los requisitos que los trabajadores de Portugal tienen que cumplir para ser estibadores allí. En España se deberían reducir los requisitos de formación, se deberían de

reducir los requisitos de homologación de escuelas para que hubiera en todos los puertos (ahora solo hay en unos pocos), se debería permitir que la parte práctica fuera posterior a la homologación y la pudiera impartir la propia empresa, como en cualquier otro trabajo similar. Básicamente, se podría copiar el sistema de Portugal o seremos menos competitivos que ellos. O tendremos que traer trabajadores homologados en otros países de Europa, penalizando a los trabajadores españoles que quisieran trabajar pero que no pueden hacerlo porque no pueden acceder a la profesión. Realmente no hay mucha diferencia entre una operativa de buque y una construcción de un edificio o un parque eólico, por ejemplo. Al construir un parque eólico hay una grúa con un gruísta y una serie de trabajadores que hacen diversas cosas a mano o con maquinaria, pudiendo ser de diferentes subcontratas. Los trabajadores se tienen que adaptar a una zona de trabajo cambiante en cada proyecto e incluso en cada torre eólica. No sabemos los requisitos de homologación que hay para poder acceder a este mercado laboral de montaje de parques eólicos, pero seguro que no es tan específico ni tan largo de completar, ni se imparte en tan pocas escuelas, como el de estiba.

**8) 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)**

A modo de ejemplo de las consecuencias del monopolio de estiba, un trabajador portuario de Valencia puede ganar hasta 452 eur/hora (mas aún si termina rápido y no trabaja la jornada completa), o 400 eur/hora el operador menos cualificado (un peón, que puede dedicarse solo a barrer, por ejemplo). Otro ejemplo lo tenemos en puertos como Tarragona o Castellón, donde para preservar su monopolio, los trabajadores portuarios, si no son capaces de atender los buques en puerto, impiden con presión sindical que se empleen otros trabajadores homologados de fuera del sistema, y los buques y los clientes deben esperar sin trabajar, y asumir los costes que ello conlleva (costes de parada del buque, por ejemplo), lo que merma de manera importante la competitividad de las empresas de la zona (el coste del buque es mucho mayor que el coste de los trabajadores portuarios, luego lo normal sería adaptar la operativa portuaria a las necesidades del buque, no lo contrario, que es lo que pasa en estos puertos).