

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)

Trabajamos en el puerto de Bahía de Cádiz.

No existen pliegos de regulación del servicio, solamente los de cada concesión.

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: 9
- Transparencia del proceso: 10
- 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)

El puerto de Bahía de Cádiz dónde operamos trabaja de forma muy ágil.

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)

Actuamos en el puerto de Cádiz, y no sería un opción lógica, y que se valoraría la mejor oferta dineraria sin valorar los medios y servicios que ofrecería el prestador de servicio.

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: 8
- Solvencia técnico-profesional: 9

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 el puerto Bahía de Cádiz, la solvencia económico-financiera con los certificados de estar al corriente en Agencia Tributaria y con el estudio economico-financiero atendiendo a la concesión que se otorgue, pero sin profundizar en este aspecto.

En cuanto a lo técnico, siempre se estudia los medios mecánicos de que dispone el solicitante.

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)

No se analiza los medios humanos de que se dispone, en el puerto ya mencionado.

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 imponen medios materiales, el puerto mencionado.

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 el puerto Bahía de Cádiz, no se imponen obligaciones de servicio público.

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)

El puerto de Cádiz en cuanto a licencia de manipulación de mercancías que nos tiene otorgada, no dispone de estructura tarifaria que haya que aplicar.

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

N/A

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)

En aras de ser más competitivos y atendiendo a los costes de estructura de cada empresa sería más bajos los precios que se darían a los clientes, que los precios que pudieran establecerse por el Puerto.

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 el puerto indicado, y el sistema de otorgamiento de concesiones no se favorece la competencia, ya que los baremos que se suelen establecer en los concursos son contrarios a la realidad competitiva de la sociedad: Por ejemplo, se prima con más puntos el menor número de años solicitados cuando a la empresa le interesa mayor tiempo para conseguir sus objetivos económicos.

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)

En el puerto Bahía de Cádiz, el principal escollo es la monopolización de la mano de obra, ya que los requisitos para poder habilitar a nuevos trabajadores portuarios casi imposibles de alcanzar. En Andalucía, el proceso de homologación es una utopía, ya que no hay ninguna escuela homologada, se requiere formación práctica en muelle (el muelle está monopolizados por los sindicatos portuarios).

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)

En el puerto de Cádiz, los requisitos de formación para habilitación de personas portuarias debían reducirse, permitiendo que los trabajadores que lo hubieran solicitado pudieran tener formación práctica posterior a la misma, como se hace en cualquier otro trabajo similar en otros sectores, pudiendo reciclar y fomentar la especialización del trabajador. Andalucía no tiene personal que evalúe a los trabajadores de la estiba, una vez presentada las solicitudes para PEAC, con número MAPN0712, por lo que se encuentran admitidos dos trabajadores de nuestra plantilla que lo presentaron a finales de 2021, y que posteriormente han sido rechazados por tener el centro "evaluador" falta de personal para ello.

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)

En el puerto Bahía de Cádiz, para mantener el monopolio, los trabajadores portuarios, a través de su sindicatos presionan para que tengamos primero que contratar con la CPE Puerto Cádiz (ESTIGADES) y después con la ETT de los hijos y allegados al sindicato. Por último, si no pueden atender los buques en puerto, o bien impiden con presión sindical que se empleen a otros trabajadores homologados fuera de su sistema, o dejan trabajar a nuestro personal fijo habilitado (poniendo todo tipo de trabas).

Todo ello, conlleva que los barcos tengan que esperar sin trabajar, sufran el bajo rendimiento

que ocasionan los portuarios de la CPE e incluso conocemos los intentos de paralización de barcos que ocasionan importantes costes de parada del buque, crispación con los clientes y huida incluso de los mismos.