

Información personal o institucional

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

Usuario/Receptor directo 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

1. Cuestionario específico para usuarios – Servicio portuario de **PRACTICAJE**, 2. Cuestionario específico para usuarios – Servicio portuario de **REMOLQUE**, 3. Cuestionario específico para usuarios – Servicio portuario de **AMARRE**

Cuestionario

1. Cuestionario específico para usuarios – Servicio portuario de PRACTICAJE

1) ¿Gestiona Vd. directamente con la(s) empresas prestadoras la contratación de alguno de los servicios objeto de estudio?*

Sí, contrato directamente con los prestadores

2) ¿Cuáles considera que son, desde su perspectiva de usuario, los factores más relevantes a la hora de contratar el servicio?

- Precio: 1
- Puntualidad y demoras: 2
- Fiabilidad y ausencia de incidentes/daños: 3
- Rendimiento por unidad de tiempo: [blank]
- Transparencia en información dada por el prestador: [blank]
- Cantidad y calidad de medios técnicos y humanos: 2
- Agilidad y flexibilidad ante imprevistos: 2

3) ¿Cómo valoraría la calidad percibida en los servicios recibidos, en términos de los factores antes citados? (valoración de 1 a 10, una para cada aspecto, siendo 1 la peor puntuación y 10 la mejor puntuación)

- Precio: 4
- Puntualidad y demoras: 6
- Fiabilidad y ausencia de incidentes/daños: 9
- Rendimiento por unidad de tiempo: 8
- Transparencia en información dada por el prestador: 5
- Cantidad y calidad de medios técnicos y humanos: 8
- Agilidad y flexibilidad ante imprevistos: 6

4) ¿Considera que existe margen para que se preste el servicio por un mayor número de prestadores? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta (máx. 500 palabras)

La respuesta a la pregunta 1 se ha dado porque no cabían más opciones, pero en la práctica, suele haber un solo prestador en cada puerto, con tarifas y condiciones de servicio predeterminadas, por lo que el usuario realmente el usuario solo tiene la posibilidad de contratar con la única empresa que hay en el puerto y someterse a sus condiciones.

Los aspectos de la pregunta 2 anterior en la práctica no son de aplicación, ya que el servicio de practicaje está concedido, en general, a una sola compañía en cada puerto, por lo que no se puede elegir, ni el prestador del servicio, ni las condiciones de precio, agilidad, medios disponibles, etc. No hay competencia posible entre prestadores del servicio.

En los puertos grandes debería haber al menos dos prestadores que compitan entre sí, de manera que los usuarios pudieran elegir el servicio que ofrezca mejores condiciones para sus necesidades.

5) En caso de que el número actual de prestadores de un mismo servicio no sea susceptible de ser ampliado, ¿qué fórmulas o mecanismos considera que podrían fomentar un desempeño más competitivo por parte de los actuales prestadores (por ejemplo, concursos para otorgar licencias, etc.)? (máx. 500 palabras)

El usuario no participa en la concepción del Pliego de Condiciones del Servicio. El proceso es largo pero involucra muy tarde a los usuarios, les da un plazo muy reducido para comentarios y casi nunca se atienden sus sugerencias.

Los usuarios deberían poder participar en la concepción del servicio y las condiciones de prestación, ya que son los destinatarios de ese servicio. Se deberían tener más en cuenta las opiniones de los usuarios en los procesos de concesión de licencias para la prestación del servicio.

A los concursos de cada puerto acuden casi siempre las mismas compañías, por lo que los prestatarios de servicios no suelen cambiar a lo largo de los años.

6) ¿Considera adecuados los niveles de transparencia respecto a los distintos aspectos relacionados con el servicio (tales como transparencia en tarifas, y también condiciones de prestación de los servicios, normativas, etc.)? ¿Qué mejoras recomendaría? (máx. 500 palabras)

Las tarifas máximas establecidas son las que se aplican casi siempre. Cuando a alguna compañía se le aplican descuentos, no son públicos. Se mejoraría la transparencia si se publicaran esos descuentos, de manera que se conozcan los precios reales que paga cada uno.

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)

Creemos que deberían valorarse en las tarifas la disposición de elementos del buque que facilitan las maniobras, como la hélice de proa, de manera que los buques que dispongan de hélice de proa tengan derecho a un cierto descuento. Sería una forma de reconocer y fomentar la mejora de medios y de seguridad en las maniobras de los buques.

Recientemente en algunos puertos se están poniendo recargos de hasta el 50% en las tarifas para buques con mercancías peligrosas, sin que haya cambiado nada en los tráficos típicos de estas mercancías, ni en cuanto a los productos (gasolinas, gasóleos, fuelóleos, gas, etc.), ni los tamaños de los buques, ni en los medios o formación de los prácticos, por lo que consideramos que no están justificados por el servicio que se presta. En algún puerto este recargo es de un 15%, pero en otros llega nada menos que al 50%, lo que consideramos absolutamente desproporcionado.

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

SI

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

Porque, al menos, hay algo que limite el precio del servicio.

Dado que no existe posibilidad de elegir la compañía que presta el servicio ni negociar las condiciones de servicio ni su precio, al menos la tarifa máxima garantiza que no van a cobrar más de una determinada cantidad.

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)

Los concursos son participativamente reducidos (se presentan las mismas compañías en los mismos puertos), y por ello, se mantienen los mismos prestadores del servicio encada puerto a lo largo de los años. No hay competencia entre ellos. Normalmente hay un solo prestador por cada puerto, por lo que el usuario carece de toda posibilidad de elección.

Todos los comentarios anteriores se refieren a los puertos de Bilbao, Gijón, A Coruña, Huelva, Algeciras, Motril, Cartagena, Castellón, Tarragona, Barcelona, Palma de Mallorca, Ibiza y Mahón.

2. Cuestionario específico para usuarios – Servicio portuario de REMOLQUE

1) ¿Gestiona Vd. directamente con la(s) empresas prestadoras la contratación de alguno de los servicios objeto de estudio?*

Sí, contrato directamente con los prestadores

2) ¿Cuáles considera que son, desde su perspectiva de usuario, los factores más relevantes a la hora de contratar el servicio?

- Precio: 1
- Puntualidad y demoras: 2
- Fiabilidad y ausencia de incidentes/daños: 5
- Transparencia en información dada por el prestador: 6
- Rendimiento por unidad de tiempo: 5
- Cantidad y calidad de medios técnicos y humanos: 2

- **Agilidad y flexibilidad ante imprevistos: 2**

3) ¿Cómo valoraría la calidad percibida en los servicios recibidos, en términos de los factores antes citados? (valoración de 1 a 10, una para cada aspecto, siendo 1 la peor puntuación y 10 la mejor puntuación)

- **Precio: 2**
- **Puntualidad y demoras: 8**
- **Fiabilidad y ausencia de incidentes/daños: 9**
- **Rendimiento por unidad de tiempo: 8**
- **Transparencia en información dada por el prestador: 2**
- **Cantidad y calidad de medios técnicos y humanos: 7**
- **Agilidad y flexibilidad ante imprevistos: 7**

4) ¿Considera que existe margen para que se preste el servicio por un mayor número de prestadores? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta (máx. 500 palabras)

El servicio de remolque es, con gran diferencia, el mayor coste que tiene la operación de un buque en puerto, por lo que la competencia en este servicio es más relevante que en otros como los de practica o amarre. Y la realidad es que no existe competencia entre las compañías que prestan este servicio en los distintos puertos, de manera que se mantienen las mismas compañías en cada puerto, sin dar entrada a compañías de otros países como Países Bajos, etc., que podrían competir con ventaja en prestaciones y precios.

Las tarifas del servicio de remolque están muy condicionadas por los medios que se exijan en el Pliego de Condiciones de cada puerto, principalmente el número de remolcadores y las características técnicas de éstos: potencia de tiro, si son azimutales o no, etc.). A su vez, estos medios técnicos deben responder a las características del tráfico en cada puerto, principalmente al tamaño de los buques a remolcar, frecuencia de coincidencia de demanda de dos o más servicios simultáneamente por distintos usuarios del puerto, condiciones de abrigo de la zona portuaria en que se presta el servicio, etc.

En los puertos más grandes podría haber dos prestadores del servicio, pero en la mayoría de los puertos aumentaría los costes para los usuarios.

Comentario referido a los puertos de Bilbao, A Coruña, Huelva, Algeciras, Motril, Cartagena, Castellón, Tarragona, Barcelona, Palma de Mallorca, Ibiza y Mahón

5) En caso de que el número actual de prestadores de un mismo servicio no sea susceptible de ser ampliado, ¿qué fórmulas o mecanismos considera que podrían fomentar un desempeño más competitivo por parte de los actuales prestadores (por ejemplo, concursos para otorgar licencias, etc.)? (máx. 500 palabras)

En nuestra opinión los aspectos principales a vigilar para mejorar la competitividad de precios de este servicio son los siguientes:

1. Que en el Pliego de Condiciones no se exijan más medios de los razonables: ni más remolcadores de los que se precisan, ni que todos sean azimutales.

Si en un puerto se exigieran 4 remolcadores cuando se puede prestar un servicio con calidad adecuada solo con 3 remolcadores, se está aumentando el coste del servicio, que es el mayor que tiene el buque en puerto, en un 33%.

Los remolcadores azimutales tiene un coste doble o hasta triple que los normales. Hace unos años la AP de Baleares decidió exigir que todos los remolcadores fueran azimutales (cuando no

habían cambiado los tráficos de los buques obligados a emplear este servicio ni, obviamente, las condiciones de clima y abrigo de los puertos), y el coste del servicio de remolque se multiplicó por más de 2.

En cuanto a los medios de remolque exigidos, las Autoridades Portuarias suelen indicar que los determinan las Capitanías del Puerto, que son los responsables de seguridad, por lo que es un tema difícil de abordar, ya que en temas de seguridad cada uno tiene sus criterios. Pero comparando las exigencias de unos puertos con otros, y se supone que todos velan por la seguridad, y los usuarios también, se ven diferencias apreciables en la exigencia de remolcadores azimutales o no.

2. La distribución del coste del servicio entre los distintos usuarios del puerto.

La potencia de los remolcadores suele venir determinada por los servicios con buques de mayor tamaño del puerto, que suelen ser grandes petroleros o gaseros en puertos con refinerías (Castellón, Cartagena, Tarragona, ...) o cruceros (Baleares, Barcelona,...).

Por ello, es lógico que la estructura de las tarifas tenga en cuenta el tamaño del buque (GT) y las condiciones de abrigo del atraque en que opere el buque (si es en un campo de boyas fuera del puerto, sin abrigo, o dentro de un puerto abrigado).

En muchos puertos los buques de mayor tamaño determinan el dimensionamiento de los medios y, sin embargo, no están obligados

a utilizar el servicio, lo que provoca una concentración desproporcionada del coste total de este servicio portuario en los tipos de buque obligados a utilizar el servicio. Así ocurre principalmente en Baleares, donde los cruceros son los buques con mayor tamaño y con miles de viajeros, y no están obligados a utilizar el servicio, por lo que apenas contribuyen, como también ocurre con los grandes yates, a soportar el coste del servicio de remolque, que se concentra en gran proporción en los buques de combustibles líquidos y gas, que es un tráfico cautivo, ya que es imprescindible para el suministro a las Islas Baleares.

Por ello, es importante establecer tarifas por disponibilidad del servicio (tarifas stand by), de manera que todos los buques del puerto que pueden necesitar el servicio contribuyan a soportar su coste.

6) ¿Considera adecuados los niveles de transparencia respecto a los distintos aspectos relacionados con el servicio (tales como transparencia en tarifas, y también condiciones de prestación de los servicios, normativas, etc.)? ¿Qué mejoras recomendaría? (máx. 500 palabras)

NO.

Se desconocen los criterios utilizados para establecer los rangos de GTs en las tarifas que tiene varios escalones en función del tamaño de los buques, ni los descuentos aplicados.

Se desconoce la proporción del coste total del servicio de remolque de un puerto que soporta cada usuario, cada tipo de buque o cada tamaño de buque. Por ejemplo, como hemos indicado, el coste total del servicio de remolque en Baleares está soportado en gran parte por los buques petroleros y gaseros, pero se desconoce qué proporción del coste total soportan los buques petroleros y gaseros (tráficos cautivos), los cruceros y los grandes yates (tráficos no cautivos y que las Autoridades Portuarias fomentan para incrementar los ingresos de las ciudades, compitiendo con otros puertos para atraerlos y, en consecuencia, evitándoles algunos costes como el servicio de remolque que, curiosamente, no es obligatorio para estos buques que son los de mayor tamaño y con miles de personas a bordo)

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 la mayoría de los puertos, y especialmente donde el coste de este servicio está muy

concentrado en pocas compañías usuarias o tipos de buque), sería deseable establecer tarifas por disposición del servicio o stand by, de manera que todos los buques que pueden necesitar el servicio en un momento determinado, aunque no sea obligatorio, contribuyan a soportar el coste de este servicio, de manera que la distribución del coste entre los posibles usuarios sea más equitativo.

Hasta 2016 se entendía que no era legalmente posible establecer tarifas stand by o por disponibilidad. Sin embargo, dicho impedimento legal ha sido superado al haber quedado avalada esta posibilidad por el Reglamento UE 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de febrero de 2017 por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos. Por esta razón, resulta el momento idóneo para incluir este tipo de tarifas en los Pliegos para contribuir al mantenimiento del servicio portuario para todos los usuarios del puerto sin que, por ello, se vena perjudicados los tráficos cautivos mediante el sostenimiento casi exclusivo de los costes de dicha disponibilidad.

Ante esta petición de tarifas por disponibilidad del servicio de remolque, recientemente la AP de Baleares ha contestado no la establecerá mientras no esté contemplado este tipo de tarifa en el nuevo modelo de Pliego, o pliego tipo, en el que está trabajando Puertos del Estado, que podría servir de base para todos los puertos de interés general, del Servicio Portuario de Remolque, en el que quizá se incluya la posibilidad de establecer esa tarifa obligatoria por disponibilidad .

Por ello, sería muy interesante que la CNMC pueda promover que se incluya este tipo de tarifa en los Pliegos tipo, y se resuelvan los problemas descritos.

En cuanto a los conceptos que deberían tenerse en cuenta en las tarifas, echamos en falta que no se valore la disponibilidad de medios propios del buque que facilitan las operaciones de remolque y traque, mejorando la seguridad de las mismas, como es el caso de los buques que disponen de hélice de proa. Consideramos que debería contemplarse un descuento en la tarifa general para los buques que dispongan de éste u otros medios que facilitan la prestación del servicio y su seguridad. Sería una forma de fomentar la extensión de la disponibilidad de estos elementos en un mayor número de buques.

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

SI

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

Porque, al menos, hay algo que limite el precio del servicio.

Dado que no existe posibilidad de elegir la compañía que presta el servicio ni negociar las condiciones de servicio ni su precio, al menos la tarifa máxima garantiza que no van a cobrar más de una determinada cantidad.

Comentario referido a los puertos de Bilbao, A Coruña, Huelva, Algeciras, Motril, Cartagena, Castellón, Tarragona, Barcelona, Palma de Mallorca, Ibiza y Mahón

3. Cuestionario específico para usuarios – Servicio portuario de AMARRE

1) ¿Gestiona Vd. directamente con la(s) empresas prestadoras la contratación de alguno de los servicios objeto de estudio?*

Sí, contrato directamente con los prestadores

2) ¿Cuáles considera que son, desde su perspectiva de usuario, los factores más relevantes a la hora de contratar el servicio?

- Precio: 1
- Puntualidad y demoras: 2
- Fiabilidad y ausencia de incidentes/daños: 3
- Transparencia en información dada por el prestador: 6
- Rendimiento por unidad de tiempo: 4
- Cantidad y calidad de medios técnicos y humanos: 2
- Agilidad y flexibilidad ante imprevistos: 2

3) ¿Cómo valoraría la calidad percibida en los servicios recibidos, en términos de los factores antes citados? (valoración de 1 a 10, una para cada aspecto, siendo 1 la peor puntuación y 10 la mejor puntuación)

- Precio: 4
- Puntualidad y demoras: 8
- Fiabilidad y ausencia de incidentes/daños: 8
- Rendimiento por unidad de tiempo: 8
- Transparencia en información dada por el prestador: 4
- Cantidad y calidad de medios técnicos y humanos: 8
- Agilidad y flexibilidad ante imprevistos: 7

4) ¿Considera que existe margen para que se preste el servicio por un mayor número de prestadores? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta (máx. 500 palabras)

Solo en los puertos grandes.

5) En caso de que el número actual de prestadores de un mismo servicio no sea susceptible de ser ampliado, ¿qué fórmulas o mecanismos considera que podrían fomentar un desempeño más competitivo por parte de los actuales prestadores (por ejemplo, concursos para otorgar licencias, etc.)? (máx. 500 palabras)

Algunos puertos, como Bilbao, A Coruña y Castellón, tienen tarifas con niveles fuera de mercado. Deberían justificarse públicamente las razones para aplicar tarifas bastante más elevadas que otros puertos por servicios similares..

6) ¿Considera adecuados los niveles de transparencia respecto a los distintos aspectos relacionados con el servicio (tales como transparencia en tarifas, y también condiciones de prestación de los servicios, normativas, etc.)? ¿Qué mejoras recomendaría? (máx. 500 palabras)

NO.

Algunos puertos, como Bilbao, A Coruña y Castellón, tienen tarifas con niveles fuera de mercado. Deberían justificarse públicamente las razones para aplicar tarifas bastante más elevadas que otros puertos por servicios similares.

También deberían publicarse los criterios por los que en ocasiones se exigen más cabos (lo que encarece el servicio).

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

SI

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

Porque, al menos, hay algo que limite el precio del servicio, aunque en la práctica la denominada tarifa máxima es la que se aplica siempre (salvo posibles descuentos a determinados usuarios, si existieran, que se desconocen porque no son públicos).

Dado que no existe posibilidad de elegir la compañía que presta el servicio ni negociar las condiciones de servicio ni su precio, al menos la tarifa máxima garantiza que no van a cobrar más de una determinada cantidad.

Comentario referido a los puertos de Bilbao, A Coruña, Huelva, Algeciras, Motril, Cartagena, Castellón, Tarragona, Barcelona, Palma de Mallorca, Ibiza y Mahón

4) ¿Considera que existe margen para que se preste el servicio por un mayor número de prestadores? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta (máx. 500 palabras)

Solo en grandes puertos