



ACTA DEL PLENO DEL OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

SESIÓN 17 DE DICIEMBRE DE 2014

ACTA Nº 5

ASISTENTES:

PRESIDENTE:

D. José Llorca Ortega

ORGANIZACIONES:

Puertos del Estado

D. Ignacio Arrondo Peral

D. Julio de la Cueva Aleu

D. María Jesús Calvo Andrés

D. Enrique Tortosa Solvas

Dirección General de la Marina Mercante

D. Víctor Jiménez Fernández

Autoridades Portuarias Permanentes

Autoridad Portuaria de Algeciras

D. Alejandro López Prieto

Autoridad Portuaria de Bilbao

D. Iñaki Solana Vivas

Autoridad Portuaria de Valencia

D. Néstor Martínez Roger

Autoridades Portuarias con turno rotatorio

Autoridad Portuaria de Cartagena

D. Fermín Rol Rol

Autoridad Portuaria de Las Palmas

D. José Fernández Pérez

Autoridad Portuaria de Sevilla

D. Ángel Pulido Hernández



Autoridad Portuaria de Vigo

D. Manuel Arcos Romero

Proveedores de Servicios Portuarios / Operadores Portuarios

ANAM - Asociación Nacional de Agentes Marpol

Dña. María Jesús Ocampos Cerrato

ANARE - Asociación Nacional de Remolcadores de España

D. Ángel Mato Adrover

ANESCO - Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques

D. Manuel Cambrón Sánchez

Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto

D. Antonio Molinero Gutiérrez

Usuarios / Clientes Finales

AEUTRANSMER - Asociación Española de Cargadores y Usuarios del Transporte de Mercancías

D. Carlos Castán Saenz

ANAVE - Asociación de Navieros Españoles

Dña. Elena Seco García-Valdecasas

ASTERQUIGAS- Asociación Española de Terminales Receptoras de Graneles Químicos

D. Manuel González Anta

OFICEMEN - Agrupación de Fabricantes de Cemento de España

D. Aniceto Zaragoza Ramírez

D. César Bartolomé Muñoz

SPC-SPAIN - Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia

D. Manuel Carlier de Laval

UNISTOCK - Asociación Europea de Almacenistas Portuarios de Granos, Cereales y sus Derivados

D. Andrés Gómez Bueno

UNESID – Unión de Empresas Siderúrgicas

D. Alfonso Hidalgo de Calcerrada

Organizaciones de Trabajadores Portuarios

CCOO - Comisiones Obreras

D. Antonio Escobar Ruíz



CEEP - Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios

Dña. Elisa Álvarez

UGT – Unión General de Trabajadores

D. Enrique Iglesias Pazos

Secretario

D. Alfonso González Barrios

Por parte de la Oficina Técnica del Observatorio

Macario Fernández Alonso Trueba, Gerente

Carlos Álvarez-Cascos García-Mauriño, Coordinador

Álvaro Gutiérrez Merelles, Experto

Antonio Gómez Gómez, Consultor

En la Ciudad de Madrid, siendo las once horas del día 17 de diciembre de 2014, se reúne el Pleno del Observatorio Permanente de Mercado de los Servicios Portuarios para tratar los asuntos incluidos en el siguiente Orden del Día:

1. Bienvenida del Presidente.
2. Aprobación del acta de la reunión anterior.
3. Presentación del “Estudio de la Cadena de Costes para el Tráfico de Graneles Sólidos Agroalimentarios en Terminales Españolas.”
4. Presentación del “Estudio de la Cadena de Costes para el Tráfico de Carga Rodada en Terminales Españolas”
5. Avance del “Estudio de Costes de las Terminales de Contenedores de Países Competidores”.
6. Presentación del documento “Análisis y Conclusiones del Estado del Mercado de los Servicios Portuarios 2013”.
7. Herramientas y aplicaciones para la gestión del Observatorio.
8. Propuesta de realización de estudios del año 2015.
9. Ruegos y preguntas



Punto 1. Bienvenida del Presidente del Observatorio

D. José Llorca, Presidente de Puertos del Estado y del Observatorio, inicia su intervención dando la bienvenida a todos los miembros del Pleno y agradeciendo su asistencia a la reunión. Asimismo, el Presidente destaca la gran importancia que tienen los temas a tratar en el orden del día en cuanto a la competitividad del sector.

En primer lugar comenta la importancia del documento de “Análisis y conclusiones del mercado de los servicios portuarios”, donde se recogen los análisis y recomendaciones que el Observatorio emite a Puertos del Estado, para que se incluyan en el Informe Anual de Competitividad. Manifiesta las dificultades para el desarrollo de la primera versión del documento, debido a la escasez de datos disponibles y sin un suficiente control de calidad de dichos datos, por lo que el Presidente destaca el trabajo del equipo consultor de la UTE OFICINA TÉCNICA a la hora de consolidar y analizar los datos disponibles. Dada la delicadeza de algunos datos, se ha decidido que los indicadores económicos del documento aparezcan de forma anónima.

A continuación comenta las dificultades que ha encontrado la consultora DREWRY en el desarrollo de los trabajos relativos al “Estudio de Costes de las Terminales de Contenedores de Países Competidores”, principalmente en cuanto a colaboración de los puertos y operadores analizados y por tanto, en cuanto a la recopilación de los datos necesarios. Estas dificultades han provocado que se realizara una reestructuración metodológica del estudio y de su alcance, lo que ha implicado un cierto retraso en el desarrollo de los trabajos. En cuanto a este tema, comunica que el gobierno francés está desarrollando un estudio de costes de escala de diversos tamaños de buque en diferentes puertos europeos que servirá para contrastar los resultados obtenidos en este estudio.

En cuanto al “Estudio de la Cadena de Costes para el Tráfico de Carga Rodada en Terminales Españolas”, desarrollado por IDOM, el Presidente explica que se puede dar por concluido. Los resultados obtenidos en el estudio son de gran interés tanto para el Observatorio como para el sector en general. La colaboración de las Autoridades Portuarias, así como de los operadores y del Grupo de Trabajo de miembros del Pleno ha sido fundamental para el desarrollo del estudio.

El “Estudio de la Cadena de Costes para el Tráfico de Graneles Sólidos Agroalimentarios en Terminales Españolas”, se encuentra en las últimas fases de desarrollo. La consultora TYRRELL dispone de los primeros resultados, aunque en las próximas semanas será necesario perfilar algunos apartados para obtener la versión definitiva del estudio. Los resultados y conclusiones obtenidos en este estudio son de gran interés para los objetivos del Observatorio.

D. José Llorca agradece la asistencia de todos los presentes a la reunión del Pleno, así como la participación de los miembros en los distintos Grupos de Trabajo organizados para los estudios específicos.

Punto 2. Aprobación del acta de la sesión anterior.

Ninguno de los presentes en la sesión del Pleno muestra disconformidad con el acta de la sesión anterior del Pleno (11 de septiembre de 2014), por lo que se da por aprobado dicho documento por unanimidad.

En ese momento, D. Antonio Escobar Ruíz, vocal de CCOO, reitera la disconformidad de la organización que representa en dos aspectos, el primero relativo a que no fue recogida una sugerencia de CCOO en cuanto a las conclusiones del “Estudio del Contenedor Nacional”, aspecto ya comentado en la reunión del 11 de septiembre y el segundo aspecto relativo a la publicación de la memoria de comunicación de dicho estudio en la web. El Presidente manifiesta que la sugerencia ha sido reflejada en el acta de la reunión del día 11 de septiembre, pero que las conclusiones de los estudios no pueden ser modificadas por intervenciones de los miembros del Pleno. Asimismo, tanto el Presidente, D. José Llorca, como D. Alfonso González, Secretario del Observatorio, aclaran que desde el primer momento fue decisión del Pleno la publicación de las memorias de comunicación (anónimas) en la web del Observatorio.

Punto 3. Presentación del “Estudio de la Cadena de Costes para el Tráfico de Graneles Sólidos Agroalimentarios en Terminales Españolas.”

Toma la palabra D. Alfonso González, Secretario del Observatorio, introduciendo la presentación de este estudio. Comenta que, como apoyo a este estudio, se constituyó un Grupo de Trabajo que se reunió en dos ocasiones: el 18 de noviembre de 2014 para la revisión de la metodología seguida y el 12 de diciembre de 2014 para la revisión de los primeros resultados obtenidos.

D. Enrique Friend y D. José Miguel Valiente, equipo consultor, presentan la metodología seguida para el desarrollo de los trabajos, haciendo un resumen exhaustivo de cada una de las fases, así como un primer avance de los resultados obtenidos en cada uno de los apartados. En todo momento se mantiene la confidencialidad de los datos, algo que exigieron la mayoría de terminalistas, para poder aportar los datos necesarios para el estudio. En total, han sido analizadas las terminales y operadores de graneles agroalimentarios de 12 Autoridades Portuarias: Marín, A Coruña, Gijón, Santander, Bilbao, Barcelona, Tarragona, Valencia, Cartagena, Sevilla, Cádiz y Huelva.

Respecto al contenido de los trabajos se plantean diferentes cuestiones y comentarios sobre los datos y cálculos presentados:

- D. José Llorca aclara que el estudio todavía no ha sido cerrado, por lo que Puertos del Estado no ha podido evaluarlo y emitir las consideraciones y recomendaciones necesarias para su correcta finalización.
- Dña. Elisa Álvarez, representante de COORDINADORA, comenta que entre las conclusiones expuestas se refleja que los modelos 1 y 2 tienen un peor posicionamiento competitivo pese a tener unos mejores rendimientos de carga/descarga. D. Enrique Friend explica que las conclusiones hacen referencia al indicador de competitividad, donde se valoran más aspectos que el rendimiento. Dña. Elisa Álvarez considera conveniente que se expliquen las diferencias entre ambos, de manera que se evite la confusión al lector.
- D. Carlos Castán (AEUTRANSMER) indica que existen discrepancias en los costes reflejados en el estudio. D. José Miguel Valiente explica la causa de esas aparentes discrepancias. D. Carlos Castán recomienda que se expliquen las diferencias, así como que se introduzca una tabla resumen que agrupe y desglose todos los conceptos de coste.

- D. Julio de la Cueva (Puertos del Estado) y D. Ángel Mato (ANARE) coinciden en que sería interesante conocer, de manera aproximada, un valor en €/Tn de lo que supone los costes de energía en cada uno de los modelos.
- D. Víctor Jiménez (Dirección General de la Marina Mercante) opina que sería conveniente mostrar el peso geográfico de cada modelo, es decir conocer en que puertos hay operadores de cada modelo, pero manteniendo el anonimato.
- D. José Llorca cree conveniente que se analice el modelo 4 (operadores en muelles públicos y pocas inversiones específicas) descrito en el estudio, ya que los operadores que se incluyen bajo ese modelo son una figura permitida por la ley y que están ganando competitividad dentro del sector. D. Andrés Gómez Bueno (UNISTOCK) coincide con el Presidente y ofrece el apoyo de su asociación para extender el estudio.
- D. Manuel Carlier (SPC-SPAIN) considera que el estudio tendría mayor valor si no fuera anónimo, ya que permitiría emitir recomendaciones y conclusiones específicas para cada operador y Autoridad Portuaria. D. José Llorca aclara que para la obtención de datos fue necesario el establecimiento de acuerdos de confidencialidad, por lo que no es posible hacer público el estudio sin que sea anónimo. Sin embargo, Puertos del Estado dispondrá, internamente, de una versión del estudio no anónima, que será utilizada para los pliegos de los servicios, establecer estrategias con las Autoridades Portuarias, etc.

Punto 4. Presentación del “Estudio de la Cadena de Costes para el Tráfico de Carga Rodada en Terminales Españolas”

D. Alfonso González introduce la presentación de este trabajo. Explica que para este estudio también se creó un Grupo de Trabajo, formado por miembros del Observatorio, que se reunió en dos ocasiones: el 29 de julio de 2014 para la revisión de la metodología seguida y el 30 de octubre de 2014 para la revisión de los resultados obtenidos.

Los consultores D. Javier Erice y D. Lluís Miró presentan tanto la metodología seguida durante el estudio como los resultados y conclusiones obtenidos. En todo momento se mantiene la confidencialidad de los datos, algo que exigieron la mayoría de terminalistas, para poder aportar los datos necesarios para el estudio. En este estudio han sido analizadas las terminales/operadores de los siguientes puertos: Bahía de Algeciras, Baleares, Barcelona, Bilbao, Bahía de Cádiz, Las Palmas, Santander, Santa Cruz de Tenerife, Valencia y Vigo.

Son objeto del estudio el tráfico de mercancía autopropulsada (camiones), plataformas y remolques, quedando excluido el tráfico de vehículos nuevos. Es decir, se han analizado las mercancías transportadas por buques Ro-Ro y Ro-Pax, pero no Car-Carrier puros.

En los casos de las escalas tipo que combinan camiones y plataformas con vehículos nuevos en régimen de mercancía, estos últimos se asimilan a plataformas con un ratio de 4 vehículos por 1 plataforma.



En el análisis de las operaciones de buques Ro-Pax se ha tenido en cuenta la influencia del transporte de pasajeros y de vehículos en régimen de pasaje. Para ello, se ha obtenido el porcentaje de costes imputables a ambos tipos de tráfico. El coste repercutido en la actividad de pasaje se ha excluido del presente estudio, ya que el objetivo de éste consiste en analizar el coste de las operaciones de carga y descarga del tráfico rodado, permitiendo realizar el análisis de manera conjunta para buques Ro-Pax y buques Ro-Ro.

Durante el primer mes del proyecto se realizaron 10 visitas a las 10 terminales presentadas en el apartado anterior, previo envío de un cuestionario cuantitativo en el que se solicitaban datos internos de las empresas analizadas. Estos cuestionarios fueron complementados con datos cualitativos obtenidos durante las reuniones celebradas con los responsables de las terminales. Asimismo, aprovechando estas visitas también se concertaron reuniones con las 10 Autoridades Portuarias correspondientes. Para ello, se preparó un cuestionario cuantitativo, diferente al de las terminales, en el que se solicitaron principalmente datos estadísticos sobre el detalle de las escalas.

A partir de la base de datos elaborada, se desarrolló un estudio estadístico con el objetivo de obtener 3 buques modelo en cuanto a buques Ro-Ro y otros 3 buques modelo en cuanto a buques Ro-Pax. Para que estos buques fueran representativos del tráfico rodado en las terminales españolas, se han considerado diversos criterios: tamaños, cargas, etc.

Sabiendo que la tipología de buques y de cargas puede variar significativamente terminal a terminal, para poder llevar a cabo una comparativa de costes entre las 10 terminales estudiadas con el máximo rigor posible, se ha realizado una simulación de atraque de los 6 buques modelo en cada una de las terminales analizadas. Así pues, los costes por terminal o puerto obtenidos son una media de los costes de los 3 buques Ro-Pax (excluyendo la parte de pasaje) y de los 3 buques Ro-Ro, haciendo escala en cada uno de los puertos analizados.

Respecto al contenido del estudio se plantean diferentes cuestiones y comentarios sobre los resultados y conclusiones presentados:

- Dña. Elisa Álvarez (COORDINADORA) comenta que la principal diferencia entre el estudio presentado y el promovido por FUNESPOR es el número de puertos analizados. Mientras que en el estudio de FUNESPOR se habían analizado 5 puertos (Barcelona, Palma de Mallorca, Santander, Valencia y Vigo), en el estudio de IDOM se han analizado un total de 10 puertos.
- D. Lluís Miró manifiesta que además entre ambos estudios existen otras diferencias, además del número de puertos analizados, destacando las siguientes:
 - En el estudio de FUNESPOR se incluyó el coste del servicio portuario de remolque, mientras que en el estudio del Observatorio ha sido excluido, ya que después de contrastarlo con diversas navieras, se llegó a la conclusión que para buques Ro-Ro y Ro-Pax este servicio solamente se utiliza en raras ocasiones coincidiendo generalmente con condiciones meteorológicas muy adversas.

- Los buques modelo utilizados en el estudio de FUNESPOR eran, por lo general, buques de gran tamaño y las operaciones modelo analizadas eran operaciones poco realistas (muy poca carga), que provocaban que los resultados obtenidos se alejaran de la realidad actual. Mientras tanto en el estudio del Observatorio todos los buques y operaciones modelo se han definido en base a la estadística real de escalas y buques entrados de los puertos analizados.
- D. Antonio Molinero (Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto) solicita, formalmente, que se muestre el desglose de los costes de los servicios técnico-náuticos, mostrando las cantidades relativas a cada servicio. Por otro lado, destaca que, aparentemente, el practicaje no es uno de los costes más determinantes en este tipo de tráficos. Asimismo, comenta que en los últimos meses el número de exenciones de practicaje existentes se ha duplicado con respecto al año 2013 (año analizado en el estudio).
- D. Ángel Mato (ANARE) solicita que se incluya un indicador de composición media de las manos de cada puerto.
- D. Manuel Cambrón, representante de ANESCO en el Pleno, pregunta si el estudio será publicado en la web del Observatorio. D. José Llorca responde que se publicará la memoria de comunicación del estudio, la cual es completamente anónima y confidencial.
- D. José Llorca opina que sería necesario mostrar una gráfica con todos los datos consolidados para cada terminal. Los consultores manifiestan que estas gráficas han sido desarrolladas, pero solamente se han incluido en el estudio completo. Se incluirán en la versión definitiva del estudio.

D. José Llorca cierra el punto 4 del orden del día, agradeciendo al equipo consultor el estudio y los trabajos desarrollados y solicitando que la versión final del documento tenga en cuenta los comentarios y correcciones propuestas.

Punto 5. Avance del “Estudio de Costes de las Terminales de Contenedores de Países Competidores”.

D. José Llorca introduce la presentación del avance de este trabajo. Explica que el estudio no se ha finalizado completamente por lo que en esta presentación se desarrollará un avance del estado actual del estudio.

En el pliego del estudio se solicitaba que fueran analizadas una terminal de cada uno de los siguientes puertos: Hamburgo, Gioia Tauro, Marsella-Fos, Sines, Tanger Med, Rotterdam y Felixtowe. Sin embargo, ante la imposibilidad de obtener los datos, la empresa consultora decidió seleccionar otras terminales alternativas en otros puertos que sí tuvieran memorias anuales publicadas que se pudieran emplear para el análisis de costes: Hamburgo, Rotterdam, Southampton, Felixtowe, Marsella-Fos, Amberes, Gotemburgo. Mrs. Chantal McRoberts presentando el trabajo manifestó que la reducción del ámbito geográfico del estudio con la selección de terminales alternativas no resultó satisfactoria.

Ante esto, se optó por analizar los informes “pro-forma” para Alemania, Italia, Países Bajos y Reino Unido. Para obtener los datos necesarios para el estudio se siguieron tres métodos:

- Cuentas de resultados consolidadas (agregadas para todas las líneas de negocio).
- Datos de estudios ya realizados por el consultor.
- Identificación de costes para el negocio de contenedores.

Respecto al avance del estudio presentado se plantean diferentes cuestiones y comentarios:

- D. José Llorca comenta que, de la misma forma que había ocurrido en el “Estudio del Contenedor Nacional”, ha habido oposición por parte de los operadores a colaborar con las necesidades del estudio. Asimismo, muestra su preocupación por no haber incluido en el estudio a las terminales de Sines, Tanger Med o Marsella, ya que son las mayores competidoras de las terminales españolas.
- D. Manuel Carlier (SPC-SPAIN) opina que sería interesante mostrar en cada una de las gráficas el caso máximo y el caso mínimo del sistema portuario español. D. José Llorca se muestra de acuerdo con este comentario, y añade que las terminales que se han analizado son terminales grandes que pueden no ser representativas del país, y que solamente podrían compararse con Bahía de Algeciras, Valencia o Barcelona.
- Dña. Elisa Álvarez, vocal de COORDINADORA, comenta que sería conveniente incluir el análisis de los servicios técnico náuticos en el estudio, tal y como se ha hecho en los estudios de las terminales de carga rodada y de graneles agroalimentarios. Por otro lado, opina que las conclusiones emitidas en el avance del estudio sobre los costes del personal estibador no se argumentan con los resultados presentados.
- D. José Llorca, explica que el estudio no ha sido finalizado y por tanto no ha sido revisado por Puertos del Estado. Asimismo, recuerda que para este estudio no se han desarrollado Grupos de Trabajo, debido principalmente a que el equipo consultor tiene su sede en Londres, por lo que será necesario hacer una revisión más exhaustiva del estudio. Por otro lado, recuerda que las conclusiones emitidas en los estudios son responsabilidad de las consultoras que los desarrollan y, por tanto, no es función del Observatorio modificarlas o corregirlas. El Observatorio es un órgano de transparencia que no representa ni la opinión particular de Puertos del Estado ni la del resto de miembros del Pleno, sino que debe abogar por mostrar una imagen lo más real posible del mercado de los servicios portuarios.

Punto 6. Presentación del documento “Análisis y Conclusiones del Estado del Mercado de los Servicios Portuarios 2013”.

D. José Llorca introduce la presentación del documento de “Análisis y Conclusiones del Estado del Mercado de los Servicios Portuarios del año 2013”. El Observatorio es el encargado de la redacción de dicho documento. Este documento servirá de base a Puertos del Estado para la elaboración del Informe Anual de Competitividad, recogiendo las conclusiones y recomendaciones que los miembros del Observatorio emitan sobre el estado del mercado de los servicios portuarios.



Tanto el “Documento de Análisis y Conclusiones del Estado del Mercado de los Servicios Portuarios 2013” como el “Informe Anual de Competitividad 2013”, sentarán las bases de los informes posteriores, proporcionando una visión del punto de partida del mercado de los servicios portuarios, de manera que en el futuro se pueda obtener la evolución de estos definiendo los efectos sobre los factores de competitividad.

Lleva a cabo la presentación del “Documento de Análisis y Conclusiones del Estado del Mercado de los Servicios Portuarios” D. Macario Fernández-Alonso, gerente de la UTE de la Oficina Técnica del Observatorio.

Para el análisis del mercado de cada uno de los seis servicios portuarios durante el año 2013, se han desarrollado una serie de indicadores. El objetivo de estos indicadores, mostrados en forma de gráficas o tablas, es el de determinar las características y analizar la competitividad del mercado de los seis servicios portuarios. Los indicadores han sido clasificados en cuatro apartados, según el aspecto al que se refieren principalmente:

- Indicadores de competitividad: número de empresas prestadoras y licencias, plazos de duración, etc.
- Indicadores de recursos: se refieren a los medios humanos y materiales de los que disponen las empresas prestadoras.
- Indicadores de actividad: número de servicios, volúmenes de cargas u otras variables que aporten información sobre la actividad realizada por los puertos o prestadoras.
- Indicadores económicos: datos relativos a facturación, tarifas, etc.

Los indicadores incluidos en este primer análisis han sido elaborados gracias a los datos registrados en la Base de Datos de Servicios Portuarios de Puertos del Estado y en el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios. En estas bases de datos se recoge la información aportada por las Autoridades Portuarias sobre las empresas prestadoras de los servicios en sus puertos, ofreciendo información muy valiosa sobre las características del mercado de los servicios portuarios, así como de su actividad.

Asimismo, los datos necesarios para los indicadores económicos de los servicios técnico náuticos existentes en dichas bases de datos, fueron verificados y corregidos por las propias Autoridades Portuarias, previamente a su inclusión en este informe.

Tanto la Base de Datos de Servicios Portuarios como el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios han sido desarrollados con unos fines que, aun compartiendo determinados aspectos, son diferentes a los buscados por los indicadores del Observatorio. Por ello, ha sido necesario adaptarse a la información disponible en dicha base de datos, elaborando una serie de indicadores que logran mostrar una visión del estado del sector. En el futuro y como consecuencia del desarrollo del Observatorio se obtendrán indicadores más apropiados a los objetivos planteados.

En los indicadores económicos se ha mantenido la confidencialidad de los datos en todo momento, mostrando los datos de forma anónima (Puerto 1, Puerto 2, etc.)

Respecto al contenido del estudio se plantean diferentes cuestiones y comentarios sobre los resultados y conclusiones presentados:

- D. Manuel Carlier (SPC-SPAIN) presenta la duda sobre el significado de la recomendación de establecer tarifas máximas realistas. D. José Llorca aclara que hay casos en los que se están aplicando descuentos del 50% sobre las tarifas máximas, por lo que se evidencia que la tarifa máxima establecida no es la adecuada.
- D. José Llorca, destaca la gran dispersión existente en los indicadores económicos, así como las grandes diferencias existentes entre las tarifas máximas y la facturación media en algunos tramos de buque; ante esto, considera necesario llevar a cabo una reunión extraordinaria del Pleno del Observatorio a finales de enero, dedicada en exclusiva al “Documento de Análisis y Conclusiones del Estado del Mercado de los Servicios Portuarios”. De esta forma, lo conveniente es que los miembros del Pleno revisen el primer borrador del documento de cara a la reunión de finales de enero, de manera que cada miembro exponga las revisiones y correcciones que considere oportunas, aportando, en su caso, los datos correctos de los que disponga la asociación o ente al que representa, para aquellos errores que hayan sido identificados.
- D. Manuel Carlier (SPC-SPAIN) interviene para comentar que ha detectado un error en la gráfica del número de remolcadores por puerto: en el caso del Puerto de Pasajes aparecen 7 remolcadores disponibles, cifra que difiere de la real.¹
- D. Ignacio Arrondo (Puertos del Estado), destaca la necesidad de mejorar la transparencia en el sector. Algunos de los datos recopilados de las bases de datos contenían errores, habiéndose corregido los que han sido identificados. Por otro lado, destaca la importancia de la publicación de los pliegos de los servicios portuarios, adecuados a las nuevas circunstancias del sector, siendo muy importante la exigencia y cumplimiento del reporte de datos sobre los servicios portuarios por parte de las prestadoras a las Autoridades Portuarias.

Punto 7.- Herramientas y aplicaciones para la gestión del Observatorio.

El Secretario D. Alfonso González recuerda a los presentes que la parte pública de la web del Observatorio está completamente operativa desde finales del mes de octubre. Los contenidos han sido actualizados periódicamente, de la misma forma que las noticias. En cuanto al área privada también se ha desarrollado completamente, sin embargo antes de que se alojara en el servidor de Puertos del Estado se decidió sustituir la web privada, desarrollada en SHAREPOINT, por un aplicativo específico de gestión de juntas de gobierno, el cual se adaptaba perfectamente a las necesidades del Observatorio. En la actualidad se están cumpliendo las diferentes fases del proceso de adquisición del aplicativo.

¹ Con posterioridad al desarrollo del Pleno se ha podido comprobar que dicho error proviene de la base de datos del Departamento de Servicios Portuarios donde aparecen registradas dos empresas remolcadoras en el Puerto de Pasajes: Remolcadores de Pasajes, S.L. con 3 remolcadores y Remolcadores Facal, S.L. con 4 remolcadores, es decir aparecen registrados 7 remolcadores. Sin embargo, en la actualidad la única empresa con licencia del servicio portuario de remolque es Remolcadores de Pasajes, S.L.

Asimismo, D. Alfonso González comunica a los presentes que en ese momento están siendo evaluadas las ofertas de las tres empresas invitadas a la licitación del contrato del desarrollo del “Sistema de Gestión de Indicadores”. El objeto de este contrato es el diseño, desarrollo y puesta en marcha de un sistema de información que dé soporte a la captura, la consolidación, el análisis y el reporte de un conjunto de indicadores establecidos por el Observatorio. Complementariamente, la herramienta ofrecerá un valor añadido a las Autoridades Portuarias que podrá analizar la evolución de sus indicadores y contrastar sus niveles de competitividad con el sector. El objetivo es que el sistema empiece a funcionar a finales del primer semestre del año.

Punto 8.- Propuesta de realización de estudios del año 2015.

Se presentan las propuestas de realización de estudios remitidas por las distintas organizaciones. Se ha entregado a cada miembro un resumen con todas las propuestas recibidas, de entre las que es necesario seleccionar aquellas que serán desarrolladas durante el año 2015.

D. Ignacio Arrondo (Puertos del Estado) destaca la importancia de continuar elaborando nuevos estudios sobre los aspectos de interés del Observatorio, así como ampliar los ya realizados al ámbito internacional y actualizar los ya realizados.

El Secretario del Observatorio, D. Alfonso González Barrios, recuerda que, de los estudios ya propuestos en las sesiones anteriores del Pleno, todavía no se han realizado dos de los que se acordó su desarrollo:

- Estudio de la cadena de costes de los graneles líquidos en terminales españolas. Propuesta de ASTERQUIGAS.
- Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas, para vehículos en régimen de mercancía en buques “car carriers”. Propuesta de ANFAC.

Por otro lado, el Observatorio propone entre las recomendaciones del “Documento de Análisis y Conclusiones del Estado del Mercado de los Servicios Portuarios” el desarrollo de un estudio de carácter internacional sobre los servicios técnico-náuticos:

- Estudio sobre los servicios técnico-náuticos (amarre, remolque y practica) en puertos extranjeros competidores de los españoles.

La representante de COORDINADORA, Dña. Elisa Álvarez, interviene para solicitar que además se desarrolle una actualización del “Estudio del Contenedor Nacional”, en la que se incluya el análisis de los servicios técnico-náuticos.

D. Manuel González Anta, vocal de ASTERQUIGAS, comenta que sería interesante que en el estudio de las terminales químicas, además de las españolas, se incluya al menos una terminal extranjera, siendo lo más adecuado el análisis de una terminal de Rotterdam. Viendo las dificultades surgidas en el “Estudio del Contenedor Internacional”, no parece adecuado analizar muchas terminales extranjeras, ya que sería muy difícil para la consultora obtener datos; sin embargo desde su asociación mediarán en la obtención de datos



de una de las terminales de químicos existentes en Rotterdam, operada por empresas con presencia en puertos españoles.

Finalmente, se acuerda el desarrollo de los siguientes estudios de detalle durante el año 2015:

- Estudio de la cadena de costes de los graneles líquidos en terminales españolas.
- Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas, para vehículos en régimen de mercancía en buques “car carriers”.
- Estudio de los servicios técnico-náuticos (amarre, remolque y practicaaje) en puertos extranjeros competidores de los españoles.
- Actualización del Estudio del Contenedor Nacional.

Punto 9.- Ruegos y preguntas

En este punto D. Ignacio Arrondo (Puertos del Estado) recuerda que en el año 2015 hay cambio de representatividad de las 6 Autoridades Portuarias de turno rotatorio. Los dos últimos años han tenido representación en el Pleno las Autoridades Portuarias de Almería, Cartagena, Las Palmas, Santander, Sevilla y Vigo. Durante los años 2015 y 2016 serán otras 6 Autoridades Portuarias las que tengan representación en el Pleno, además de las 3 Autoridades Portuarias con representación permanente: Bahía de Algeciras, Barcelona y Valencia.

Sin más temas que tratar, el Presidente D. José Llorca agradece la participación de todos los asistentes a la 5ª sesión del Pleno y levanta la sesión a las 15.30h, recordando que en las próximas semanas se enviará la convocatoria de la reunión extraordinaria dedicada al “Documento de Análisis y Conclusiones del Estado del Mercado de los Servicios Portuarios”.