**Reunión: 7º Sesión del Observatorio de Servicios Portuarios**

**Lugar: Sede de Puertos del Estado, Madrid**

**Cuándo: 16 de diciembre, 11h**

**Asistentes**: Puertos del Estado (Ortega-Presidente-, Alfonso González, Mª Jesús Calvo, Ignacio Javier Arrondo, Julio de la Cueva), Autoridades Portuarias (Barcelona no está), Unesid, Transprime, Aeutransmer. No están Barcelona, Aecoc, Anfac, Unicemen.

**Puntos clave:**

* Analizar el pliego de los servicios náuticos del puerto y validar si la prestación de servicio y su coste es la adecuada.
* Comunicar a la autoridad portuaria la necesidad de revisar el importe de tasas T-1, T-3 y las tarifas de los servicios técnico-náuticos.

**Contenido:**

1. Se incorporan como miembros nuevos PIPE (Plataforma de Inversores Portuarios Españoles) y la Asociación Española de Prestadores de Servicios Portuarios al Pasaje. Ortega (presidente de PE) da la bienvenida y comenta la ubicuidad mediática de Almazán (PIPE).
2. Se comenta la falta de transparencia en la información de costes de contenedores en las terminales extranjeras. En cualquier caso se identifican grandes diferencias entre puertos. El estudio no está colgado aún en la web de PE.
3. Informe del banco mundial sobre costes de exportación de contenedores. Se comenta que el estudio para España demuestra que son elevados, especialmente por el transporte terrestre. Ortega se reafirma en su apoyo al incremento modal del ferrocarril a través del fondo de conectividad portuaria.
4. Estudio de servicios portuarios 2014.

Ortega se lamenta del retraso en la recogida de datos y espera que al normalizarse, se aceleren los plazos. Se indica la falta de transparencia de algunas autoridades portuarias. Es necesario en informe para elaborar el informe de competitividad, establecido por ley.

**Se indica que los puertos no tienen disponibles los pliegos y registros de los servicios portuarios. En cuanto los recogen, los colgarán en la web de PE.**

Los servicios técnico-náuticos son mucho más caros en los puertos del Norte, hasta un 100% más caros que en los del estrecho. Mediterráneo –Baleares son un 70% más caros. Se deben depurar datos, pero los representantes de remolcadores protesta por la aparición del informe, y solicita que se segregue por tipo de buque.

Ortega indica que se han mantenido indexaciones de precios y que los costes se han disparado, además se cuestiona si no hay exceso de recursos en ciertos puertos. En algunos puertos se están revisando las condiciones de seguridad marítima por parte de capitanía y las tarifas.

1. Resultado de estudio de servicios técnico-náuticos de puertos extranjeros.

El representante de amarradores se queja de que el estudio se haya difundido y que en el puerto de Valencia les hayan pedido revisar precios.

El presidente de PE contesta reafirmando el rol del regulador público de fijar precios que no supongan un beneficio excesivo.

1. Avance de trabajos:

Estudio del contenedor nacional: están en fase de caracterización de buques y recogida de datos.

1. Tasas: Ortega dice que tienen que bajar tasas, especialmente la T-3, deseando que se transmitan a los cargadores.

Comento los problemas de la repercusión real del valor de la t-3 sobre los cargadores, por la existencia de dos métodos y la inclusión de la tasa en las facturas de manipulación y flete. Además indicó el peso de la t-1 en los costes portuarios y que puertos como Barcelona, a pesar de revisar su valor catastral, eliminarán bonificaciones, y que en los últimos años el impacto unitario de la tasa t-1 ha subido durante los años de crisis, además han mantenido un flujo de caja tan elevado como para retornar deuda a ritmos elevados.

Ortega contesta diciendo que es consciente de que hay puertos con capacidad para reducir tasas y que han presionado, pero que algunas autoridades actúan como empresas privadas. Por ello defiende la regulación tarifaria, teme a la libertad de tasas porque afirma que puede producir dumping entre puertos. PIPE teme que la sobrecapacidad junto a la libertad de tasas dé pie a la guerra de precios y hundimiento.

1. Estudio de costes de los graneles líquidos en la terminales españolas:

4 meses de estudio, analizarán tarifas máximas, intentarán buscar tarifas reales. Incluirá puertos extranjeros (Sines, Amberes).

1. Estudio de movimientos de coches:

Ha habido un problema en la adjudicación (idom, kpmg, consultrans). Consultrans se dio de baja, kpmg no envió propuesta, sólo envió idom. Se declaró desierto y se volvió a abrir la petición de ofertas.

1. Propuestas de estudios:

Gestión de desechos; calidad de los servicios, el servicio al pasaje, tráfico de Clinker y cemento, Unesid pide estudio de graneles sólidos.

1. Comentarios:

Ortega se despide y afirma que aceptaría seguir aunque reconoce el reto de la reforma de la estiba.