

# **III Encuentro Internacional de Logística**

**Santander, 9 de mayo**

## **MESA REDONDA: PUERTOS Y REDES LOGÍSTICAS**

**Propuestas de los cargadores para el fortalecimiento de la red de puertos españoles**



**Carlos Castán**  
**Presidente de Aeutransmer**

# Aeutransmer es una asociación multisectorial que representa a las empresas cargadoras

## ¿Qué es Aeutransmer?

- Nuestros asociados de Aeutransmer mueven más de 37 millones de toneladas
- Participamos en los principales foros de transporte y somos interlocutores de la Administración
- Fomentamos la colaboración con otras organizaciones
- Generamos intercambio de conocimiento entre profesionales



# La Comisión de Puertos quiere mejorar de la competitividad de la economía española a través de los puertos

## Comisión de Puertos



- Convenio con Puertos del Estado

Puertos del Estado



Integrantes:

- Autoridades Portuarias
- Cámaras de Comercio
- Agencia Tributaria
- Operadores ferroviarios
- Transportistas
- Cargadores
- Transitarios

## Subcomisiones

### Cargadores

Presidencia: Aeutransmer

- ANFAC
- BASF
- El Corte Inglés
- Mercadona
- Seat
- Transprime - Spanish Shipper's Council
- Unesid

### Operadores de transporte

Presidencia: Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas

- CETM Multimodal
- Grupo Alonso
- Stadler Rail
- PLAZA
- Remolcadores de España, ANARE
- ANESCO
- RENFE

### Operadores logísticos

Presidencia: A.P. de Santander

- Bergé
- Boluda
- EWALS
- IBM
- KPMG
- A.P. de Valencia
- A.P. de Barcelona
- Noatum
- PIPE
- Transfesa

1. Reducir tasas portuarias
2. Digitalización
3. Agilizar los procesos fronterizos
4. Mejorar los servicios portuarios

### Informe final

- Presentado a la Presidenta de Puertos del Estado



### Grupos de trabajo

- Accesibilidad - Intermodalidad
- Digitalización
- Inversión
- Gobernanza
- Gestión de Puestos Fronterizos
- Formación

# Las tasas portuarias deben permitir la financiación de los puertos, pero podrían reducirse y simplificarse

## Objetivo 1: Reducir tasas portuarias

### DESCRIPCIÓN:

Reducir, simplificar y flexibilizar el sistema de ingresos portuarios para adecuarlo a las necesidades económicas de mantenimiento de las infraestructuras y servicios

### RACIONALIDAD:

- Las tasas suponen un 20% de los costes portuarios
- Los puertos españoles generan recursos por encima de las necesidades operativas de operación e inversión
- Ha habido un aumento de los ingresos y no ha habido reducción de las cuantías de las tasas
- La tasa de mercancías no tiene equivalente en nuestro entorno, y su diferenciación por tipo de mercancías no tiene racionalidad económica.
- Hay inversiones portuarias mal planificadas o innecesarias
- Las Autoridades Portuarias no tienen instrumentos para fomentar tráficos de manera ágil
- Las Autoridades Portuarias no pueden ejecutar sus planes de inversión de manera efectiva

### PROPUESTA:

- Reducir las tasas portuarias en un 10% en su conjunto
- Eliminar la tasa de mercancías
- Cambiar la consideración legal del pago por el uso y ocupación de infraestructuras portuarias para más ágiles y flexibles para captar y apoyar tráficos.
- Incluir a los cargadores en los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias, para incorporar su punto de vista en las decisiones estratégicas y de inversión.
- Revisar los criterios de gestión del endeudamiento de las autoridades portuarias
- Incluir las inversiones portuarias no operativas en los presupuestos de inversión del Ministerio de Fomento
- Revisar y optimizar la gobernanza, estructura organizativa y de costes del conjunto de OPPE y de las AAPP
- Desarrollar nuevas fuentes de ingresos con modelos de negocio basados en las nuevas tecnologías

## Objetivo 2: Digitalizar la comunidad portuaria

### DESCRIPCIÓN:

Incrementar el uso de las tecnologías de información para favorecer, agilizar y optimizar los flujos de materiales e información en la comunidad portuaria

### RACIONALIDAD:

- La digitalización y automatización de procesos en el entorno portuario es baja.
- Siguen existiendo procesos sin informatizar: facturación, solicitud de servicios portuarios.... Muchas de estas operaciones se realizan manualmente, o incluso con papel.
- Las comunidades portuarias son entornos complejos, altamente regulados y con muchos actores, que deben intercambiar información y mercaderías de la manera más ágil, fiable y eficiente posible.
- Las tecnologías de información pueden permitir la mejora del funcionamiento de este tipo de procesos

### PROPUESTA:

- Apoyar la normalización de tecnologías y sistemas desde Puertos del Estado
- Lanzar pilotos para los problemas más críticos (Fail Fast), incluyendo siempre a todos los actores y considerando la generación de modelos de negocio sostenibles.
- Las áreas que desarrollar pueden ser:
  - Gestión de tráfico y horarios
  - Gestión de recursos (puertas, equipos, personal)
  - Documentación comercial, de transporte, aduanas, controles
  - Control de accesos: lecturas automáticas de matrículas, reconocimiento biométrico, CAE, PRL, análisis de movimientos y patrones contra intrusiones
  - Mantenimiento predictivo
  - Eficiencia energética
  - Control de ruido, emisiones y vertidos
  - Facturación de servicios portuarios
- Las soluciones pueden ser plataformas informáticas portuarias, Saas, cloud, Blockchain, aplicaciones móviles, sensorización de equipos (IoT), drones, tratamiento de datos (Big data), visión, inteligencia artificial y aprendizaje (AI y ML)

## Objetivo 3: Agilizar las operaciones fronterizas

### DESCRIPCIÓN:

Agilizar las operaciones que deben realizarse en la importación o exportación de mercancías

### RACIONALIDAD:

- Los procesos relacionados con controles aduaneros, comerciales, de seguridad industrial o sanitaria son lentos y reducen la competitividad española
- Algunos tráficos de importación se desvían otros puertos europeos
- Algunas de las causas son:
  - Falta de recursos en los Puestos de Inspección Fronteriza (PIF)
  - Limitaciones de horario de servicio
  - Alta rotación y absentismo
  - Diferencia de criterios de inspección entre PIFs españoles y de la Unión Europea
  - Falta de coordinación entre organismos inspectores
  - Falta de digitalización
- No hay ventajas significativas para la certificación OEA

### PROPUESTA:

- Definir un modelo de gestión eficiente de los Puestos de Inspección Fronteriza (PIF): unificando criterios operativos, considerando el interés de los tráficos, requisitos de las mercancías (plazos para los productos perecederos) y la posible especialización por puertos
- Aumentar la dotación presupuestaria para los servicios de inspección (personal, instalaciones, horarios, incluyendo fines de semana)
- Ajustar los horarios de inspección a las necesidades de los tráficos de cada puerto
- Invertir en el aumento de capacidad de las instalaciones de inspección; número de escáneres, de puntos de inspección de contenedores
- Incluir los procedimientos de inspección en las plataformas portuarias
- Implantar procedimientos acelerados para los operadores ya certificados como OEA
- Fomentar la constitución de la Ventana única Europea



## Área: Mejorar servicios portuarios

### DESCRIPCIÓN:

Mejorar los servicios portuarios, en cuanto a calidad de servicio y costes

### RACIONALIDAD:

- Los servicios de estiba y de transporte pueden suponer entre el 50% y el 60% del total de los costes portuarios
- El transporte portuario sufre congestiones en las terminales y depósitos de contenedores y la mala gestión de la revisión de los contenedores vacíos.
- Ha finalizado la reforma legal del servicio portuario de estiba de mercancías en España, hay que clarificar cuestiones como:
  - Reserva del trabajo, restricciones para realizar servicios comerciales (recepción y entrega,
  - Acceso a la profesión: formación y capacitación,
  - Organización del trabajo: plazos de nombramiento y composición de manos, horarios, flexibilidad
  - Sobrecostes: cambios de buque, remates, anulaciones
- Todos los actores de los procesos portuarios deberían estar orientados a ofrecer servicio a los clientes finales: cargadores y receptores
- No hay homogeneidad en la gestión de residuos entre diferentes puertos

### PROPUESTA:

- Mejorar la mejora de la eficiencia del transporte:
  - Reserva de franjas horarias
  - Gestión inteligente del tráfico de vehículos
  - Automatización de los accesos a puerto
  - Asignación dinámica de recursos para la recogida y entrega de contenedores
  - Mejora de la gestión de los vacíos: inspecciones obligatorias, indicadores de nivel de servicio
  - Aumento de las masas y dimensiones (44 Tons), al menos para el transporte a y desde puertos
- Desarrollo de las conexiones intermodales de los puertos
- Garantizar la competitividad de la estiba:
  - Ajustar los requisitos de formación a equivalentes en otras profesiones
  - Eliminar las reservas a los servicios no portuarios
  - Garantizar la capacidad de organización del trabajo por parte de los empresarios
  - Asegurar la oferta a coste razonable de operaciones nocturnas, en festivos y fines de semana
- Continuar la lucha contra las prácticas contra la libre competencia; fomentar la actuación de oficio de la CNMC
- Revisar la oferta de servicios MARPOL en las diferentes AAPP y establecer niveles mínimos de servicio.

## Conclusiones finales de los cargadores

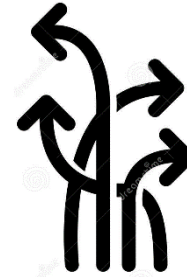
- Menos costes:



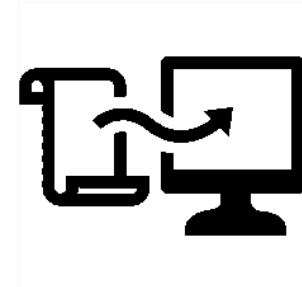
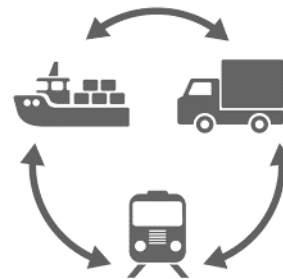
- Más rápidos



- Más flexibles



- Más conectados física y digitalmente





**Muchas gracias por su atención**