

**PLAN ESTRATÉGICO DEL PUERTO DE VIGO PARA EL PERÍODO 2018-2028.**  
**INFORME SOBRE POSIBLES APORTACIONES DE LOGIDIGAL**

## **I.- ESTRUCTURA Y CONTENIDO**

1. Al amparo de lo prevenido por el artículo 53 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la Autoridad Portuaria de Vigo (APV) ha elaborado y presentado a la comunidad portuaria un nuevo Plan Estratégico que, bajo el lema "Un paso por delante de la demanda", pretende potenciar el crecimiento y la competitividad portuarias en el período 2018-2028. El Borrador de este Plan, que, cuando haya sido aprobado, sustituirá al de 2006, parte de tres principios: el análisis de la situación actual, la definición de objetivos futuros y el desarrollo de criterios de actuación, principios abiertos a las sugerencias de la comunidad portuaria hasta el próximo 30 de noviembre. Atendiendo esta invitación, LOGIDIGAL, en tanto que importante miembro de esta última, presenta las aportaciones que figuran a continuación como una contribución a la eventual mejora del mismo.

2. En el primero de esos principios mencionados anteriormente, dedicado al **ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN INTERNA**, el Borrador en cuestión pasa revista al "Valor industrial de las mercancías", mas sin detenerse en las causas por las cuales, siendo importante este valor, no lo es en cambio el volumen, determinante, por ejemplo, para la inclusión del puerto, como puerto nodal, en la red transeuropea de transportes. Este desfase entre valor y volumen se explica, en parte, por la incidencia negativa de una aplicación extrema de la normativa vigente en algunos casos, por la existencia de unas cargas administrativas enormemente onerosas en otros y, en fin, por la falta de una política comercial más proactiva en el resto. El aumento de volumen pasa, necesariamente, por la solución de estos problemas en los próximos años si se quiere, ya no ganar, sino simplemente conservar la competitividad actual.

3. En este contexto, la **SITUACIÓN INTERNA**, de acuerdo con el Borrador, es manifiestamente mejorable, empezando por el **ÁREA DE NEGOCIO DE TRANSBORDADORES**, y en concreto por la **TERMINAL DE BOUZAS TT**, cuyas infraestructuras de atraque y almacenamiento, a la vista de un tráfico marítimo condicionado por la navegación de buques de mayor tonelaje, exige la adaptación de aquéllas a esta tendencia. De cumplirse esta previsión, dicha adaptación es necesaria, y LOGIDIGAL, consciente de ello, la apoya, mas no sin dejar de poner de relieve la proporción que en todo momento debe existir entre una correcta planificación de las necesidades y los recursos disponibles para hacerlo, con el fin de evitar sobrecostes y sobredimensionamientos indeseados, uno de los grandes lastres de las actuales infraestructuras portuarias españolas.

4. A continuación, el Borrador se detiene en lo que denomina **AREA DE NEGOCIO DE MERCANCÍA CONVENCIONAL**, configurada en torno a los **MUELLES DEL ARENAL Y TRANSVERSAL**, sin que, pese a su ampliación reciente, hayan podido subsanarse de forma definitiva algunos de sus problemas, como el asentamiento de parte del **MUELLE DEL ARENAL** sobre pilotes de hormigón armado, lo que le resta eficiencia y seguridad al no poder soportar cargas elevadas de mercancía convencional. En el **MUELLE COMERCIAL**, destinado a la manipulación de granito, bobinas de acero, componentes de aerogeneradores o fruta, el conflicto de la estiba ha producido el desvío de estos tráficos al vecino puerto de Marin. Y si a ello añadimos la problemática recuperación de otros, como los de la madera o la pizarra, la situación, si no crítica, es cuando menos preocupante. A juicio del Borrador la solución a estos problemas pasa por una ampliación de las líneas de atraque, una mejora de las superficies de almacenamiento y tránsito y una reorganización de naves y viales, lo cual, a juicio de LOGIDIGAL, siendo una condición necesaria, no es una condición suficiente, dado que si una optimización de las infraestructuras no va acompañada a su vez de otras relacionadas con la gestión y los costes, esta optimización será a todas luces incompleta.

5. En el **ÁREA DE NEGOCIO DE CONTENEDORES** el Borrador refleja, de forma más descriptiva que analítica, el posicionamiento del Puerto de Vigo tanto a escala autonómica como nacional, con una cierta complacencia en ambos casos, como si el movimiento anual de casi 200.000 TEUS fuese la capacidad máxima a la que el Puerto puede aspirar y no un volumen a superar, en un contexto, por lo demás, sumamente competitivo -Coruña y Ferrol comparten el mismo objetivo- que exige una política comercial más proactiva, potenciada por su estratégica posición en los tráficos del norte de Africa al norte de Europa y viceversa.

6. El **ÁREA DE NEGOCIO DE CRUCEROS** acusa un descenso en el año 2017, ocasionada, según el Borrador, por causas exógenas en su mayoría, como la estrategia conjunta Coruña-Leixoes o el cambio de rutas de algunas navieras, lo cual puede incidir, efectivamente, en ese descenso. Pero junto a estas causas exógenas, hay otra, endógena, tan importante o más que las anteriores, y es, en opinión de LOGIDIGAL, el fracaso de la venta de Vigo como destino turístico. Esta venta precisa de una actuación conjunta de la APV y el Ayuntamiento ante las navieras, completada, en su caso, por el diseño de determinados circuitos turísticos, gastronómicos y comerciales de Vigo y su zona de influencia. El panorama que ofrecen los pasajeros que descienden a tierra, perdidos en las calles de Vigo, sin saber adónde dirigirse, ni tampoco qué hacer, es algo que ofrece una imagen muy pobre de la ciudad y su área de influencia y que va en detrimento de ambas.

7. En el **ÁREA DEL PUERTO PESQUERO y DE LA PESCA CONGELADA** el Borrador recoge determinados datos sobre consumo de pesca fresca y congelada, incidencia de una y otra en la economía gallega y elección del Puerto de Vigo como base de operaciones de armadores españoles o extranjeros, tras lo cual hace un análisis crítico de la situación de las **LONJAS**, con especial hincapié en sus anticuadas estructuras, en sus deficientes espacios de tránsito y líneas de atraque o en la insuficiente digitalización del control de las descargas, lo que es correcto. Este análisis crítico se torna, sin embargo, superficial, al mencionar "la instrucción que ordena la operativa en la terminal (del puerto pesquero) o "los mercados de segunda venta", cuestiones, sobre todo la primera, que, pese a haberse adoptado recientemente, hubiera debido hacerse atendiendo las alegaciones del sector sobre el particular.

En el ámbito de la **PESCA CONGELADA**, el Puerto se encuentra con una situación delicada, agravada, no sólo por la competencia de puertos vecinos, como el de Leixoes, sino -y sobre todo- por la actuación del Puesto de Inspección Fronteriza (PIF), cuyo último Protocolo de Control Documental ha paliado algo los problemas, pero no los ha resuelto. Los estudios llevados a cabo para determinar las causas de la pérdida de competitividad y del desvío de tráfico han resaltado, entre otras causas, las de falta de liderazgo y coordinación entre las diversas Administraciones implicadas, falta de definición de un mapa del PIF que sea integral, plural y participativo y falta de remodelación de la estructura de los servicios de control en frontera, sanidad animal, sanidad vegetal, sanidad exterior y **SOIVRE**. El diagnóstico es correcto y LOGIDIGAL concuerda con él, pero hay un aspecto que no se menciona, y al cual LOGIDIGAL atribuye la máxima importancia, como es la interpretación de normas nacionales, comunitarias o internacionales, por parte de determinados funcionarios, de forma literal, prescindiendo del espíritu de las mismas, rayana a veces en la mayor de las arbitrariedades sin que ninguna Administración ponga remedio a ello.

8. En el **ÁREA DE SERVICIOS**, el Borrador pasa revista, entre otros, a los **TÉCNICO-NÁUTICOS**, de **PASAJE** y de **MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS**, no sin antes, a modo de introducción, reconocer la necesidad de regular, con carácter general, las condiciones de prestación de los mismos, regulación especialmente urgente, a juicio de LOGIDIGAL, en tres aspectos: claridad normativa, para una mayor seguridad jurídica; reducción documental, para una mayor agilidad administrativa; simplificación procedimental, para un mayor ahorro de costes. En concreto, por lo que se refiere a los **SERVICIOS TÉCNICO-NÁUTICOS**, el Borrador reconoce de forma explícita, y esto es ya de por sí algo positivo, que sus tarifas, elevadas por comparación a las de otros puertos, deben rebajarse para hacerse más competitivas, lo cual requiere establecer unos nuevos pliegos de condiciones para los contratos de concesión de los mismos.

La mejora de la competitividad es preciso extenderla a los **SERVICIOS DE PASAJE**, en este caso mediante la ampliación del número de empresas que puedan prestarlos, y ello, en una economía de libre mercado como la nuestra, protegida por el artículo 38 de la CE, no puede sino ser bienvenido. Con todo, el problema más grave afecta al **SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS**, en donde sí existe un agravio comparativo con otros puertos, el de Marín concretamente, con una plantilla diez veces inferior a la de Vigo. Hay, sin embargo, dos problemas exógenos, aunque interrelacionados, todavía pendientes de resolver por parte de las autoridades competentes: por un lado, el desarrollo reglamentario del Real Decreto-ley 8/2017, en cumplimiento de lo dispuesto por la STJUE de 11 de diciembre de 2014 (Asunto C-576/13); y, por otro, el fallo de los recursos incoados contra la Resolución de la CNMVC (Expediente S/DC/0596/16 Estibadores Vigo) por parte de las centrales sindicales, empresas estibadoras, SAGEP y APV, condenadas por prácticas restrictivas de la competencia prohibidas por los artículos 1 LDC y 101 TFUE. La solución de estas dos cuestiones es fundamental para desatascar una cuestión como ésta, convertida en el auténtico nudo gordiano del desarrollo de la actividad logístico-portuaria en el Puerto de Vigo.

9. En el **ÁREA DE LA CONECTIVIDAD**, planteada igualmente en el Borrador, es preciso admitir, y éste, el Borrador, lo hace en parte, que las deficientes infraestructuras actuales están estrangulando cualquier posible crecimiento del Puerto de Vigo, ya sea por carretera (tráfico pesado entre las diferentes zonas industriales portuarias) o por ferrocarril (conexión entre la Terminal de Bouzas y la Red General de Mercancías; conexión con la PLISAN ), tráfico intermodal incluido ( incorporación a la Red Transeuropea de Transportes RTE-T). En todos estos modos de transporte es necesario hacer un esfuerzo, un esfuerzo que LOGIDIGAL apoya plenamente, para liberar al Puerto de estos estrangulamientos, ofreciéndose a colaborar con la APV en cuantas negociaciones emprenda ésta sobre el particular.

## II.- MEDIOS Y OBJETIVOS

10. Tras el diagnóstico de los principales problemas o carencias a las que se enfrenta el Puerto, el Borrador plantea tres propuestas con vistas a mejorar la situación actual, unas destinadas a cambiar la filosofía; otras a mejorar el crecimiento; y otras, en fin, a ejecutar un plan de acción. En las **PROPUESTAS PARA MEJORAR LA SITUACIÓN ACTUAL** hay determinados elementos, como la necesidad de ofrecer "servicios más eficientes, modernos y competitivos", la de conseguir una "ventanilla única en la que se unifiquen los trámites de todos los procedimientos administrativos, aduaneros y para-aduaneros" o la "facilitación a los operadores la labor de captación de tráfico marítimos", que no dejan de ser voluntaristas, y como tales precisan de otros factores para convertirse en realidad.

Pero entre ellos, entre esos elementos, hay uno que LOGIDIGAL quisiera mencionar y no se menciona: la participación más activa de la comunidad empresarial, con un mayor grado de representatividad en el Consejo de Administración del Puerto, a través de una interpretación más flexible de la normativa vigente por parte de las autoridades competentes, autonómicas o centrales; de una modificación de dicha normativa, mediante la oportuna propuesta de reforma legislativa, caso que la primera no prospere; de una rotación consensuada entre "los sectores económicos relevantes en el ámbito portuario" o, incluso, hecho el correspondiente análisis, la interposición de una acción judicial que contemple esta posibilidad.

11. Por lo que se refiere a las **PROPUESTAS PARA MEJORAR EL CRECIMIENTO** hay en ellas, también, una cierta dosis de voluntarismo, como la que pretende "impulsar nuevas líneas marítimas". Este impulso debería estar enmarcado en el ámbito, ya no de un plan de empresa, sino de "negocio": ¿cuáles son las líneas pretendidas? ¿qué medios, humanos y materiales, se van a destinar para conseguir las líneas? ¿qué incentivos se les puede ofrecer para atraerlas?. Y si de esta propuesta pasamos a otras dos, la de la mejora del PIF o la implantación de la ventanilla única, LOGIDIGAL estima, respecto de la primera, que el cambio de dependencia orgánica del personal es una idea buena, pero no suficiente; en este contexto, convendría que ese personal conociera de primera mano los problemas de las navieras, transitarias o consignatarias, haciendo con ellas, no enfrente de ellas, el seguimiento de la tramitación correspondiente; y, además, que fuera debidamente formado en la interpretación de las normas a aplicar, huyendo de interpretaciones maximalistas o rigoristas.

En lo tocante a la ventanilla única, LOGIDIGAL concuerda con el Borrador en el sentido de que es preciso no prolongar más el período de pruebas. No es de recibo que, comprometido éste en 2015, estemos en 2018 y todavía no se haya acabado. Además, tiene que ser una auténtica "one-stop shop", que sirva para tramitar -y resolver- todas las cuestiones relativas al ámbito logístico-portuario, y no limitarse a una simple comunicación telemática de arribada y partida de buques entre las autoridades u organismos implicados.

12. Por último, respecto a las PROPUESTAS PARA EJECUTAR UN PLAN DE ACCIÓN, LOGIDIGAL observa que las medidas sugeridas en el Borrador se refieren, respectivamente, a la mejora de la interconexión de las zonas portuarias (con ampliación o mejora de los accesos a Duchess, Muelle Transversal o Chapela, entre otros); la habilitación de nuevas superficies ( con la creación de un centro logístico en terrenos no portuarios, que, por cierto, LOGIDIGAL sugirió en su día, y Zona Franca endosó, con la consiguiente dotación presupuestaria); y la ampliación de las Terminales ( Ro-Ro: con más rampas de atraque, mejora de las existentes y eventual conexión ferroviaria, pese a los condicionantes existentes en este último caso; Lo-Lo: con reordenación de espacios en el Muelle del Arenal; Mercancía Convencional: con la previsión de una mayor línea de atraque y una mayor explanada; y Cruceros: con un mantenimiento exhaustivo y reparaciones puntuales).

LOGIDIGAL, desde una perspectiva racional y razonable, apoya todas estas propuestas en la medida que se acomoden a una tendencia ascendente de los tráficos, y esta tendencia esté sustentada, a su vez, en una política comercial más proactiva que la actual, en particular por lo que se refiere a la captación de los mismos mediante misiones inversas -más que directas- o mediante inversiones en puertos secos en el hinterland o área de influencia del Puerto -León, Zamora, Salamanca o Valladolid-, a imagen de lo que el Puerto de Bilbao ha hecho en Pancorbo (Burgos), el Puerto de Valencia -en un futuro próximo- en Teruel- o el Puerto de Barcelona en Azuqueca. Aún cuando ese hinterland se pueda solapar con el de otros puertos -Coruña, Ferrol, Avilés, Gijón o Santander-, lo cierto es que ese hinterland es origen o destino de mercancías por los centros de producción o consumo existentes, por lo que este tipo de inversiones no debería perderse de vista en cualquier plan estratégico que se precie.

A pesar de que al hablar de la Terminal de Cruceros, el Borrador alude a la conveniencia de su repavimentación, esta mejora, en opinión de LOGIDIGAL, debe hacerse extensiva a otras zonas del Puerto, ya que muchas de ellas presentan en ocasiones unos viales de rodadura impropios de un puerto de la categoría e importancia del de Vigo, con baches y parches que tienen un firme irregular, peligroso para el tránsito de vehículos.

### III.- PROPUESTAS DE LOGIDIGAL

13. A través de las propuestas que figuran a continuación, LOGIDIGAL pretende contribuir a las reformas institucionales, estructurales y administrativas favorables al crecimiento inteligente y sostenible del Puerto de Vigo, prestando apoyo a la Autoridad Portuaria respecto a las medidas que tengan por objeto dar respuesta a retos económicos y sociales con el fin de reforzar la competitividad, la productividad, la innovación, la inversión y la inclusión social. A juicio de LOGIDIGAL, el desarrollo de una economía resiliente, sustentada en una sólida estructura económica, social y territorial, permitirá al Puerto liberar todo su potencial y amortiguar con eficiencia, en su caso, eventuales impactos y recuperarse rápidamente de ellos.

14. Entre las propuestas que LOGIDIGAL pone sobre la mesa en el ámbito de la **ORGANIZACIÓN**, la primera se refiere a la estructura orgánica de la Autoridad Portuaria, y en concreto a su Consejo de Administración. En éste, en efecto, se encuentran representados distintos sectores públicos y privados, pero ¿son todos los que están? ¿están todos los que son?. Hay, por una parte, un desequilibrio evidente entre la representación pública y la privada, a favor de la primera y en detrimento de la segunda; y, por otra, una infrarrepresentación de esta última, causada no sólo por el escaso número asignado a los “sectores económicos relevantes en el ámbito portuario”, según el artículo 30 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sino también por la valoración hecha de los que en la actualidad están representados a la hora de designarlos.

La modificación de la situación actual, con el fin de ampliar ese ámbito de representación privado, puede pasar por diversas soluciones, soluciones que, aunque ninguna de ellas sea pacífica, alguna de ellas es desde luego deseable. Es cierto que la Autoridad Portuaria en cuanto tal carece de la competencia necesaria para conceder directamente esta representación, ya que dicha competencia está atribuida al Estado y a las Comunidades Autónomas, pero ello no obsta a que la Autoridad Portuaria se haga eco de esta preocupación y eleve a las autoridades competentes una solución que facilite una declaración interpretativa del alcance y contenido del artículo 30 en cuestión o que invite a su reforma cuando se aborde una nueva modificación del actual Real Decreto Legislativo 2/2011. Otra solución -provisional- podría ser la de, mediante un “Gentlemen's Agreement” entre los “sectores económicos relevantes en el ámbito portuario”, consensuar una rotación entre ellos al cabo de cada mandato. Una última solución, más compleja, por sus implicaciones, podría consistir en que los sectores que se consideran preteridos incoen las correspondientes acciones judiciales en defensa de sus intereses.

15. Por lo que se refiere a la **GESTIÓN**, LOGIDIGAL no puede dejar de resaltar, tanto en el caso del Puerto de Vigo como en el de otros de interés general, la contradicción evidente entre lo que proclama el Preámbulo del Real Decreto Legislativo 2/2011, en el sentido de promover “unos puertos eficaces y baratos (...) capaces de mover mercancías de forma rápida, fiable, económica y segura”, “el incremento de la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias” y “la calidad y eficacia en la prestación de los servicios portuarios”, y la realidad, lastrada por disfuncionalidades o descoordinaciones y, lo que es peor, por unas cargas burocráticas (documentales y procedimentales) que minan cualquier atisbo, por pequeño que sea, de competitividad y eficacia. La gestión del PIF, por ejemplo, es una buena muestra de una forma burocratizada y burocratizante de desarrollar esta gestión, por no hablar, claro, de la manipulación de las mercancías.

En este contexto, LOGIDIGAL propone la creación de un **COMITÉ LOGÍSTICO-PORTUARIO PARA LA COMPETITIVIDAD**, centrado única y exclusivamente en este punto. En concreto, este COMITÉ podría impulsar los siguientes objetivos:

a) Medidas de política económica que aumenten los ingresos netos:

- Calidad y, sobre todo, eficiencia de las infraestructuras portuarias.
- Mejora de la gestión administrativa, procedimental y documental.

b) Medidas de política económica que reduzcan el coste de los factores:

- Control de los precios de los servicios regulados que impacten en los costes de las empresas, sobre todo los precios sujetos a tarifas. En concreto, control de la estructura tarifaria, extremadamente alta, de empresas auxiliares, como remolcadores y prácticos; y superficies y concesiones portuarias.
- Necesidad de contar con políticas comerciales, nacionales e internacionales, que contribuyan a promocionar Vigo, su puerto y sus empresas logístico-portuarias con objeto de atraer empresas e inversiones nacionales y extranjeras. Explorar, en este contexto, la posibilidad de promocionar conjuntamente con Zona Franca la página web INVEST IN VIGO.
- Necesidad de contar con una mayor flexibilidad por parte de la Autoridad Portuaria en cuanto a las arribadas.
- Necesidad de mejorar la flexibilidad laboral y productividad.
- Necesidad de estudiar la incidencia y el agravio comparativo que supone el actual servicio de estiba, urgiendo a las autoridades competentes el desarrollo reglamentario del Real Decreto-ley 8/2017.



- Necesidad de diseñar e implementar proyectos públicos de I+D+I orientados a crear un entorno portuario más competitivo.

c) Medidas de política económica para mejorar el margen bruto:

- Medidas que incentiven la puesta en marcha de cursos de formación orientados a los trabajadores de la Autoridad Portuaria y de las empresas logístico-portuarias

16. El **MARKETING** requiere poner en marcha una estrategia comercial centrada, a juicio de LOGIDIGAL, en dos aspectos: **MISIONES INVERSAS**, por un lado; y **COMUNICACIÓN**, por otro. Hay, en ambos casos, un déficit importante, un déficit que hay que colmar mediante un conjunto de medidas pro-activas que permitan colocar en el “mapa” al Puerto, a la Ciudad y a su Area de Influencia. Las MISIONES INVERSAS son, en opinión de LOGIDIGAL, preferibles a las DIRECTAS, por ser más proactivas, más focalizadas en la captación de tráfico y más rentables desde el punto de vista económico. La COMUNICACIÓN, a su vez, requiere una mayor presencia en medios, instituciones -Embajadas y Oficinas Comerciales extranjeras- y organismos públicos y privados existentes en su hinterland.

17. La planificación de nuevas **INFRAESTRUCTURAS** o modernización o ampliación de las existentes pasa, en opinión de LOGIDIGAL, primero, por un estudio racional y razonable de esas necesidades, adaptado a las que sean reales o previsibles, algunas de las cuales están mencionadas en el Plan estratégico y LOGIDIGAL está de acuerdo con ellas, en especial aquéllas que mejoren el tráfico portuario o su conectividad intermodal. Pero pasan también por inversiones en posibles Puertos Secos en el hinterland portuario (León, Zamora, Salamanca o Valladolid, a imagen de lo hecho por el Puerto de Bilbao en Pancorbo, el Puerto de Valencia -en estudio- en Teruel, y el Puerto de Barcelona en Azuqueca). Y también por inversiones menores en los viales de rodadura del puerto.

En este contexto, LOGIDIGAL quisiera detenerse brevemente, por un lado, en lo que el Plan llama Centro Logístico en terrenos no portuarios, que no es sino una vieja aspiración de LOGIDIGAL por la que ésta viene luchando desde hace años, y que en la actualidad ha sido asumida por la Zona Franca, con su correspondiente dotación presupuestaria; y, por otro, en la recuperación de las zonas portuarias reservadas a los astilleros (Bouzas, Teis, Ríos y Meira), tanto en lo que se refiere a construcción -en gran parte recobrada tras la crisis generada por el “Tax Lease”- como en lo tocante a reparación, extremo éste en el que conviene tener en cuenta la actividad que en la actualidad está llevando a cabo VIGO SHIP REPAIR.

18. La **SEGURIDAD**, sobre todo en materia de incendios, con la imprescindible accesibilidad y disponibilidad de hidrantes y la consiguiente información y formación sobre su uso -y ensayos sobre eventuales peligros o riesgos-, es a todas luces esencial y conviene insistir en ella.



19. Si hay una palabra que en la actualidad no está de moda es **FORMACIÓN**. Hay hartazgo, cuando no rechazo, a todo lo que suene a formación, pero ésta debe ser de obligado cumplimiento tanto para funcionarios del Puerto -reciclado- como para empleados de las empresas portuarias, y la Autoridad Portuaria debe promoverla de manera constante y regular.

20. La **RACIONALIZACIÓN** del trabajo -¿para cuándo una Ventanilla Única en condiciones?- , de sus prácticas y de sus horarios es directamente proporcional a la consecución de un puerto competitivo y eficaz. Un ejemplo de la disfuncionalidad existente lo constituye los horarios de los muelles comerciales, que convendría igualar con el fin de ofrecer a los usuarios un servicio continuo.

21. La **REGLAMENTACIÓN** que regule la actividad del Puerto -tanto “ad intra” como “ad extra”- es fundamental, de ahí la importancia de CLARIDAD Y ESTABILIDAD NORMATIVAS, para una mayor seguridad jurídica; REDUCCIÓN DOCUMENTAL, para una mayor agilidad administrativa; y SIMPLIFICACIÓN PROCEDIMENTAL, para un mayor ahorro de costes.