

Puertos del Estado



Observatorio de Servicios Portuarios

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES DEL ESTADO DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS 2016

JUNIO 2017



ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO.....	6
SERVICIOS PORTUARIOS.....	6
SERVICIOS TÉCNICO-NÁUTICOS: PRACTICAJE, REMOLQUE Y AMARRE-DESAMARRE.....	6
SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	8
SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE	9
SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	10
RECOMENDACIONES	11
1. INTRODUCCIÓN	12
1.1. FUENTES DE INFORMACIÓN Y BASES DE DATOS UTILIZADAS.....	13
1.2. INDICADORES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS	14
2. SERVICIOS PORTUARIOS TÉCNICO-NÁUTICOS	16
2.1. SERVICIO PORTUARIO DE PRACTICAJE	22
2.1.1. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE PRACTICAJE	23
2.1.2. INDICADORES DE RECURSOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE.....	24
2.1.3. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE PRACTICAJE	31
2.1.4. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE	34
2.2. SERVICIO PORTUARIO DE REMOLQUE	37
2.2.1. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE REMOLQUE.....	37
2.2.2. INDICADORES DE RECURSOS DEL SERVICIO DE REMOLQUE.....	41
2.2.3. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE REMOLQUE	54
2.3. SERVICIO PORTUARIO DE AMARRE Y DESAMARRE.....	56
2.3.1. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE	56
2.3.2. INDICADORES DE RECURSOS DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE	59
2.3.3. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE.....	66
2.4. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE	69
2.4.1. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE PARA BUQUES, POR TRAMO.....	69
2.5. CONCLUSIONES DE LOS SERVICIOS TÉCNICO NÁUTICOS	71
3. SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	74

3.1. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	76
3.1.1. NÚMERO DE EMPRESAS PRESTADORAS DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS, SEGÚN ANEXO	77
3.1.2. PLAZO MEDIO DE LICENCIAS POR PUERTO	77
3.1.3. PRESENCIA DE GRUPOS EMPRESARIALES EN EL MERCADO DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS, SEGÚN EL REGISTRO GENERAL DE EMPRESAS PRESTADORAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS.....	79
3.2. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	79
3.2.1. VOLUMEN DE RESIDUOS (m ³) DEL ANEXO I POR SERVICIO Y POR PUERTO	80
3.2.2. VOLUMEN DE RESIDUOS RECOGIDOS (m ³) DEL ANEXO V POR SERVICIO, POR PUERTO	82
3.3. INDICADORES ECONÓMICO-FINANCIEROS DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES.....	84
3.3.1. FACTURACIÓN POR VOLUMEN DE RESIDUOS RECOGIDOS (m ³) DEL ANEXO I POR PUERTO	84
3.3.2. FACTURACIÓN POR VOLUMEN DE RESIDUOS RECOGIDOS (m ³) DEL ANEXO V POR PUERTO	86
3.3.3. FACTURACIÓN POR NÚMERO DE SERVICIOS DEL ANEXO I POR PUERTO	87
3.3.4. FACTURACIÓN POR NÚMERO DE SERVICIOS REALIZADOS DEL ANEXO V, POR PUERTO	88
3.4. CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	89
4. SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE	91
4.1. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE	92
4.1.1. TRÁFICOS DE PASAJE EN CRUCEROS	92
4.1.2. TRÁFICO DE PASAJE EN LÍNEA REGULAR.....	94
4.2. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE	95
4.2.1. NÚMERO DE EMPRESAS PRESTADORAS DEL SERVICIO AL PASAJE POR AUTORIDAD PORTUARIA.....	95
4.2.2. PLAZO MEDIO DE LICENCIAS POR PUERTO	97
4.2.3. PRESENCIA DE GRUPOS EMPRESARIALES EN EL MERCADO DEL SERVICIO AL PASAJE, SEGÚN EL REGISTRO GENERAL DE EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS PORTUARIOS	98

4.3. CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO AL PASAJE	99
5. SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	100
5.1. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	102
5.2. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS, POR PUERTO	106
5.2.1. NÚMERO DE LICENCIAS DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	106
5.2.2. PRESENCIA DE GRUPOS EMPRESARIALES EN EL MERCADO DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍA, SEGÚN EL REGISTRO DE EMPRESAS PRESTADORAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS.....	107
5.2.3. PLAZO MEDIO DE LAS LICENCIAS POR PUERTO	108
5.3. CONCLUSIONES DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS.....	108
5.4. SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA SOBRE EL MODELO DE ESTIBA ESPAÑOLA	109
6. ESTUDIOS DESARROLLADOS.....	111
6.1. ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES DEL TRÁFICO DE GRANELES LÍQUIDOS EN TERMINALES ESPAÑOLAS.....	112
6.1.1. TERMINALES DE PRODUCTOS	114
6.1.2. TERMINALES DE GAS	118
6.1.3. COMPARACIÓN DE INDICADORES.....	120
6.1.4. CONCLUSIONES	125
6.1.5. RECOMENDACIONES.....	127
6.2. ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES PARA EL TRÁFICO DE CARGA RODADA EN TERMINALES ESPAÑOLAS, DE VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA EN BUQUES “CAR CARRIER”	129
6.3. ESTUDIO DE LAS CUENTAS DE RESULTADOS DE LAS SAGEP EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES	136
6.4. ANÁLISIS DE LAS SILUETAS DE COSTES.....	149
6.4.1. BUQUE BULK CARRIER (AGROALIMENTARIOS).....	150
6.4.2. BUQUE PETROLÍFERO (FUEL).....	151
6.4.3. BUQUE GASERO (GNL)	152
6.4.4. BUQUE PORTACONTENEDORES	154
6.4.5. BUQUE RO-RO (CARGA RODADA)	155
6.4.6. BUQUE CAR CARRIER (VEHÍCULOS).....	156



6.4.7. ANÁLISIS COMPARATIVO	157
7. RECOMENDACIONES	159

RESUMEN EJECUTIVO

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, TRLPMM, establece en el artículo 123, titulado "Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios", apartado 2, que Puertos del Estado elaborará y elevará al Ministerio de Fomento un informe anual de competitividad a partir de los **análisis y conclusiones del observatorio permanente**.

El Documento de Análisis y Conclusiones del Estado del Mercado de los Servicios Portuarios 2016 describe los análisis llevados a cabo por el Observatorio de las condiciones de competitividad de los servicios portuarios. Estas condiciones se miden en función de todas las variables que influyen en los servicios portuarios como son número de las empresas prestadoras de los servicios en los puertos, condiciones contractuales con las Autoridades Portuarias, precios y calidad de los servicios. Para los análisis desarrollados se han definido variables e indicadores que facilitan la obtención de conclusiones que dan lugar a recomendaciones que permitan incrementar la competitividad del sistema portuario español.

Los datos del tráfico portuario de 2016 confirman la recuperación económica española, habiéndose conseguido un hito en el movimiento de mercancías en los puertos españoles. En el año 2016 se manipularon un total de 508,9 millones de toneladas de mercancías, con un incremento del 1,3 % respecto al año anterior.

Pero no sólo el tráfico total ha marcado un nuevo máximo absoluto en 2016; también se han alcanzado valores históricos en el movimiento de mercancía general (235,9 millones en 2016), en contenedores (15,1 millones de TEUs), en pasajeros de línea regular (23,8 millones de pasajeros) y en cruceristas (8,7 millones de pasajeros).

SERVICIOS PORTUARIOS

SERVICIOS TÉCNICO-NÁUTICOS: PRACTICAJE, REMOLQUE Y AMARRE-DESAMARRE

La actividad de los servicios técnico-náuticos, reflejada en el número de servicios prestados en 2016, ha aumentado con respecto al año 2015 en un 2,9 % en el caso del practicaaje, en un 8,2 % en el caso del remolque, y un 8,3 % en el servicio de amarre, en consonancia con el aumento del número de buques entrados a puerto. La facturación total en 2016 de las empresas licenciarias de los servicios técnico-náuticos ha sido de 92.446.952 € en practicaaje, 229.434.041 € en remolque y 50.707.000 € en amarre.

En el servicio de practicaaje, en el que el número de prestadores está limitado por ley a uno en cada área portuaria, el plazo máximo de las licencias es de 10 años. El plazo medio se sitúa en 8,9 años.

En el servicio de remolque, existe una única empresa licenciaria en todos los puertos, salvo en Huelva, Las Palmas y Santander, en donde hay dos licencias. Sin embargo, pese a la existencia de dos licencias, no existe competencia entre ellas, porque o bien ambas pertenecen al mismo

grupo empresarial, o bien existe cierta especialización de cada licenciataria en diferentes tipos de servicio. Los principales grupos empresariales representan un 83 % del total de los prestadores del servicio de remolque; dentro de ellos, cabe destacar al Grupo Boluda, que posee el 34 % de las licencias registradas. El plazo medio se sitúa para el servicio portuario de remolque en torno a 10,3 años.

Por lo que se refiere al servicio de amarre y desamarre, existen puertos con más de una empresa operando. El plazo de la licencia en la mayoría de las Autoridades Portuarias es cercano a la media nacional, que es de 5,6 años.

Para realizar el análisis por servicio, se han definido cuatro tipos de indicadores continuando con la estructura de los Documentos de Análisis de años anteriores: indicadores de grado de competencia, indicadores de actividad, indicadores de recursos e indicadores económicos.

A continuación, se muestra una tabla resumen con los resultados más significativos obtenidos en los análisis desarrollados para cada servicio técnico-náutico.

SERVICIOS TÉCNICO - NÁUTICOS		Practicaje		
Indicador	Fachada	2015	2016	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	24.817	25.180	1,46%
	Atlántica Sur - Canarias	39.882	42.769	7,24%
	Mediterránea - Baleares	56.754	55.925	-1,46%
	Sur - Estrecho	55.127	57.793	4,84%
	TOTAL	176.580	181.667	2,88%
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	18.378.065 €	18.663.257 €	1,55%
	Atlántica Sur - Canarias	18.875.894 €	19.711.797 €	4,43%
	Mediterránea - Baleares	33.305.298 €	34.011.021 €	2,12%
	Sur - Estrecho	19.069.231 €	20.060.877 €	5,20%
	TOTAL	89.628.488 €	92.446.952 €	3,14%
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	741 €	741 €	0,09%
	Atlántica Sur - Canarias	473 €	461 €	-2,62%
	Mediterránea - Baleares	587 €	608 €	3,63%
	Sur - Estrecho	346 €	347 €	0,35%
	MEDIA NACIONAL	508 €	509 €	0,26%

Tabla 1: Resumen de indicadores del servicio portuario de practicaje. Fuente: Base de Datos de la Dirección de Servicios y Competitividad de Puertos del Estado. Fecha: 20 de junio de 2017.

SERVICIOS TÉCNICO - NÁUTICOS		Remolque		
Indicador	Fachada	2015	2016	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	10.349	10.807	4,43%
	Atlántica Sur - Canarias	9.114	9.098	-0,18%
	Mediterránea - Baleares	20.846	21.770	4,43%
	Sur - Estrecho	15.008	18.179	21,13%
	TOTAL	55.317	59.854	8,20%
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	58.923.169 €	57.588.024 €	-2,27%
	Atlántica Sur - Canarias	27.874.347 €	28.151.030 €	0,99%
	Mediterránea - Baleares	91.330.414 €	94.924.425 €	3,94%
	Sur - Estrecho	46.370.510 €	48.770.562 €	5,18%
	TOTAL	224.498.440 €	229.434.041 €	2,20%
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	5.694 €	5.329 €	-6,41%
	Atlántica Sur - Canarias	3.058 €	3.094 €	1,17%
	Mediterránea - Baleares	4.381 €	4.360 €	-0,48%
	Sur - Estrecho	3.090 €	2.683 €	-13,17%
	MEDIA NACIONAL	4.058 €	3.833 €	-5,55%

Tabla 2: Resumen de indicadores del servicio portuario de remolque. Fuente: Base de Datos de la Dirección de Servicios y Competitividad de Puertos del Estado. Fecha: 20 de junio de 2017.

SERVICIOS TÉCNICO - NÁUTICOS		Amarre y desamarre		
Indicador	Fachada	2015	2016	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	25.012	24.769	-0,97%
	Atlántica Sur - Canarias	36.222	44.049	21,61%
	Mediterránea - Baleares	62.343	63.779	2,30%
	Sur - Estrecho	90.152	98.805	9,60%
	TOTAL	213.729	231.402	8,27%
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	11.924.038 €	12.146.405 €	1,86%
	Atlántica Sur - Canarias	8.175.918 €	9.497.750 €	16,17%
	Mediterránea - Baleares	20.135.445 €	21.009.292 €	4,34%
	Sur - Estrecho	7.337.737 €	8.053.553 €	9,76%
	TOTAL	47.573.138 €	50.707.000 €	6,59%
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	477 €	490 €	2,86%
	Atlántica Sur - Canarias	226 €	216 €	-4,47%
	Mediterránea - Baleares	323 €	329 €	1,99%
	Sur - Estrecho	81 €	82 €	0,14%
	MEDIA NACIONAL	223 €	219 €	-1,55%

Tabla 3: Resumen de indicadores del servicio portuario de amarre y desamarre. Fuente: Base de Datos de la Dirección de Servicios y Competitividad de Puertos del Estado. Fecha: 20 de junio de 2017.

SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES

En el caso del servicio de recepción de desechos generados por buques, es frecuente que una misma empresa disponga de distintas licencias para la recogida de diferentes tipos de desechos

(desechos encuadrados en los Anexos I, IV, V o VI del convenio MARPOL). El plazo medio de las licencias del servicio es de aproximadamente 6 años.

Un 48 % de las licencias del servicio de recepción de desechos generados por buques existentes en la actualidad pertenecen a grupos empresariales ubicados en más de un puerto. Los principales son el Grupo ACS-Urbaser con el 8 % de las licencias y el Grupo Tradebe con el 6 %. El 52 % restante se reparte entre empresas independientes de carácter local. En general, se puede hablar de cierta competencia en el mercado del servicio de recepción de desechos generados por buques en muchas de las Autoridades Portuarias.

En el análisis de indicadores de actividad y económicos no se han incluido los servicios correspondientes a los Anexos IV y VI, centrándose el análisis en los servicios correspondientes a los Anexos I y V, es decir, los incluidos en la tarifa fija, que representan la mayor parte de la actividad de este servicio portuario en el sistema portuario español. A continuación, se muestra una tabla resumen con los resultados de los indicadores más significativos del servicio de recepción de desechos generados por buques.

		Tarifa		
		Buque a prestador	A.P. a prestador	Total
Volumen 2016 (m ³)	Anexo I	49.095	319.572	368.666
	Anexo V	52.694	233.040	285.734
Nº de servicios 2016	Anexo I	4.056	18.070	22.126
	Anexo V	7.349	48.252	55.601

Tabla 4: Resumen de indicadores del servicio portuario de recepción de desechos, por Anexo. Fuente: Base de Datos de la Dirección de Servicios y Competitividad de Puertos del Estado. Fecha: 17 de mayo de 2017.

Facturación 2016 (€)	Tarifa		
	Buque a prestador	A.P. a prestador	Total
Anexo I	3.424.742 €	14.970.118 €	18.394.860 €
Anexo V	2.504.366 €	14.629.422 €	17.133.788 €

Tabla 5: Resumen de indicadores del servicio portuario de recepción de desechos, por Anexo. Fuente: Base de Datos de la Dirección de Servicios y Competitividad de Puertos del Estado. Fecha: 17 de mayo de 2017.

Nota: Los servicios abonados por la Autoridad Portuaria a la empresa prestadora ("A.P. a Prestador") se corresponden con los servicios prestados a los buques durante los siete primeros días de escala (de los anexos I y V). Durante ese periodo los volúmenes efectivamente descargados son abonados por la Autoridad Portuaria a las empresas prestadoras de acuerdo con las tarifas establecidas en las Prescripciones Particulares del servicio. A su vez, los buques abonan una tarifa fija a la Autoridad Portuaria que les da derecho a descargar, sin coste adicional, durante los siete primeros días de la escala, todos los desechos de los anexos I y V. Los servicios abonados directamente por los buques a las empresas prestadoras ("Buque a Prestador") hacen referencia a los servicios prestados no incluidos en la tarifa fija.

SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE

En el servicio portuario al pasaje, cabe destacar que en la mayoría de casos las licencias se adaptan a las necesidades de cada puerto, ya sea mediante licencias específicas para cruceros, o mediante licencias específicas para transporte en línea regular de pasajeros. En aquellos puertos donde coexisten ambos tráficos, se otorgan generalmente licencias diferenciadas para

cada tráfico, en lugar de conceder licencias generales. Esto mismo sucede para cada uno de los subservicios que se realizan: pasajeros, vehículos y equipajes.

El plazo medio de las licencias se sitúa en 8 años aproximadamente. La mayoría de puertos tienen plazos inferiores a la media, salvo Cádiz (15 años), Málaga (30 años) y Barcelona (29 años). Estos últimos casos se deben a que las licencias de las empresas prestadoras del servicio al pasaje están vinculadas a una concesión de ocupación de dominio público portuario y de obras e instalaciones de la terminal de pasajeros.

A pesar del importante número de pasajeros que circulan anualmente por los puertos españoles, en la actualidad se han aprobado un número reducido de pliegos de prescripciones particulares de este servicio.

La dispersión existente en los datos disponibles, debido a los muy diversos conceptos que se incluyen en el servicio al pasaje, impiden obtener conclusiones generales sobre la facturación y precios del servicio.

En la actualidad, coexisten tres modelos de gestión del servicio de pasaje: Autoridades Portuarias que realizan la prestación directa del servicio (sin contraprestación en la mayoría de los casos); prestación por la iniciativa privada; y prestación por empresas navieras que disponen de licencias del servicio en régimen de autoprestación.

En el caso de cruceros con escalas en puerto base, donde el servicio es intensivo en recursos de personas e instalaciones para la manipulación de equipajes, existen algunos operadores de terminales pertenecientes a grupos empresariales y pocos licenciatarios independientes. En cuanto a cruceros en puertos de tránsito, existen pequeños operadores locales que prestan el servicio, o son las propias Autoridades Portuarias las que prestan los servicios requeridos.

SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

En el servicio portuario de manipulación de mercancías la mayor parte de las licencias otorgadas son de tipo polivalente, aunque se aprecia una progresiva especialización distinguiéndose entre las destinadas a la manipulación de contenedores, a mercancía no contenerizada, a carga rodada y a graneles sólidos.

Cabe destacar que existen diferencias significativas entre los plazos medios de licencias de los diferentes puertos, por lo que no se puede hablar de un criterio común. La media nacional se aproxima a 14 años. Hay casos en que los plazos de las licencias vienen determinados por el otorgamiento de prórrogas hasta la aprobación de los nuevos pliegos reguladores del servicio. Asimismo, hay licencias que se han otorgado vinculadas a la concesión de una terminal, por lo que su plazo supera en gran medida la media.

El servicio portuario de manipulación de mercancías influye notablemente en la competitividad de los puertos y guarda una estrecha relación con el nivel de inversión de los operadores en cada uno de ellos. Se trata de un servicio portuario en el que existe un número elevado de operadores lo cual permitiría la existencia de una razonable competencia entre puertos y dentro de cada

puerto, aunque la existencia de varios operadores no es suficiente para garantizar que exista competencia en el mercado.

Según la tipología de carga operada, contenedor, carga general, carga rodada, graneles, etc., y según el grado de especialización de los licenciatarios, existen diferentes modelos de negocio y estructuras de coste, siendo tres los factores que más inciden en la competitividad del servicio: el coste del personal estibador, el coste del uso privativo de superficies del puerto y el coste de la maquinaria necesaria para prestar el servicio.

RECOMENDACIONES

Las recomendaciones de este Documento de Análisis son:

- Favorecer la eliminación de barreras de entrada para promover el incremento del número de prestadores de servicios portuarios.
- Realizar nuevos estudios comparativos de los servicios portuarios españoles con los de otros puertos europeos.
- Actualizar los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.
- Establecer en los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios tarifas máximas ajustadas a los costes de los servicios.
- Las Autoridades Portuarias deben exigir a las prestadoras el traslado/registro de los datos requeridos en los pliegos, necesarios para la elaboración de indicadores.
- Las Autoridades Portuarias deben exigir el cumplimiento de la separación contable de actividades.
- Explotación del nuevo Sistema de Gestión de Indicadores puesto en marcha a iniciativa del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.
- Analizar las implicaciones de que el servicio de suministro de combustible a buques (bunkering) sea servicio portuario.
- Desarrollar un sistema de medición de la calidad de los servicios portuarios.

1. INTRODUCCIÓN

La situación geográfica de España, próxima a los ejes principales de algunas de las rutas marítimas más importantes del mundo, hace que sea una de las áreas más relevantes en el transporte marítimo internacional y la principal plataforma logística del sur de Europa.

El sistema portuario español de titularidad estatal está integrado por 46 puertos de interés general, gestionados por 28 Autoridades Portuarias, cuya coordinación y control de eficiencia corresponde al Organismo Público Puertos del Estado, órgano dependiente del Ministerio de Fomento y que tiene atribuida la ejecución de la política portuaria del Gobierno.

Entre las funciones de las Autoridades Portuarias se encuentran la prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad. La prestación de los servicios portuarios se lleva a cabo por la iniciativa privada, rigiéndose por el principio de libre concurrencia.

En la actualidad hay un total de 6 servicios portuarios: practicaaje, remolque portuario, amarre y desamarre, servicio al pasaje, servicio de recepción de desechos generados por buques y servicio de manipulación de mercancías. Estos servicios constituyen las actividades necesarias para la explotación de los puertos, cuyo objetivo es hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación.

Los servicios portuarios constituyen las principales actividades desarrolladas en los puertos, siendo unos de los eslabones fundamentales en cualquier cadena logística. Son actividades totalmente determinantes de la competitividad portuaria y, por tanto, económica de una región. Es decir, son actividades con un alto valor estratégico, tanto para las Autoridades Portuarias, como para el resto de agentes del sector logístico e industrial.

El “Documento de análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios” es el documento mediante el que el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios (en adelante Observatorio) analiza las condiciones de competitividad de los servicios portuarios, en relación con los precios y la calidad de los servicios y determina las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones que permitan incrementar la competitividad del sistema portuario español.

El artículo 123.2 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM) establece que el “Informe de Competitividad” de Puertos del Estado debe elaborarse a partir de los análisis y conclusiones del Observatorio. Dicho Informe se basa, por tanto, en los análisis y conclusiones desarrollados por el Observatorio, recogidos en este documento.

El “Documento de análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios 2016” es el tercero que se realiza, tras la versión del año 2013 y la versión conjunta de los años 2014 y 2015. Cabe destacar el valor añadido de los análisis con la evolución de diversos indicadores y ratios del sector, incluyendo cuatro años de referencia, lo que permite evaluar la influencia en el sector de las medidas correctoras y acciones llevadas a cabo. Es necesario tener presente que los efectos de muchas de las medidas correctoras desarrolladas en los últimos años tendrán sus efectos a medio plazo, por lo que, por el momento, no es posible comprobar su eficacia.

1.1. FUENTES DE INFORMACIÓN Y BASES DE DATOS UTILIZADAS

El “Documento de análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios 2016” recoge los análisis, conclusiones y recomendaciones que los miembros del Observatorio aportan sobre el estado del mercado de cada servicio portuario. Los datos desarrollados y recogidos en el presente documento han sido obtenidos en base a los datos existentes en los distintos departamentos de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias:

- Base de datos y estadísticas de tráfico de Puertos del Estado.
- Base de datos e indicadores de la Dirección de Servicios y Competitividad de Puertos del Estado.
- Base de datos del Registro General Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios.
- Estudios específicos desarrollados por el Observatorio.

En estas bases de datos se recoge la información aportada por las empresas prestadoras de los servicios en los puertos, ofreciendo información muy valiosa sobre las características del mercado de los servicios portuarios así como de su actividad.

Para el desarrollo de los indicadores incluidos en este documento, la captura de datos de las bases de datos mencionadas se llevó a cabo el día **20 de junio de 2017**. En esa fecha no estaban disponibles los datos de algunos puertos relativos al año 2016. Con el objetivo de no perder la comparación interanual con los años 2013, 2014 y 2015, se han tomado como valores de referencia del año 2016, para los puertos sin datos actualizados, los valores del año 2015.

Asimismo, durante el desarrollo de indicadores y de los análisis relativos a los servicios portuarios, se han identificado ciertos errores en los datos registrados. En la mayoría de casos, estos errores han sido subsanados por las Autoridades Portuarias. En los casos en los que todavía no han sido corregidos se han tomado como referencia las medias del resto de años.

1.2. INDICADORES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Para el análisis del mercado de cada uno de los seis servicios portuarios, 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 grado de competencia: número de empresas prestadoras y licencias, plazos de las licencias, 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 carga u otras variables que aporten información sobre la actividad realizada por los puertos o prestadoras.
- Indicadores económicos: datos relativos a facturación, tarifas, etc.

Los datos de los indicadores económicos de los servicios técnico-náuticos se muestran de forma anónima, de manera que se mantiene la confidencialidad de todas las empresas prestadoras. A cada puerto se le ha asignado un número, de manera aleatoria, que se mantiene en todos los indicadores.

En los siguientes capítulos se muestran los indicadores, el análisis y las conclusiones de cada uno de los servicios portuarios. Algunos de estos indicadores y análisis se muestran desglosados por fachadas marítimas. La distribución de fachadas es la utilizada en los “Documento de análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios” anteriores, en los estudios de detalle desarrollados por el Observatorio y en otros análisis y estudios del sector. La distribución de los puertos en fachadas es la que se muestra en la siguiente figura:



Figura 1: Distribución de Autoridades Portuarias en fachadas marítimas.

2. SERVICIOS PORTUARIOS TÉCNICO-NÁUTICOS

Continuando la tendencia de los años anteriores, el año 2016 ha sido un año de crecimiento de tráficos en el sistema portuario español: durante el año 2016 se ha manipulado un 1,3 % más de toneladas en el total de los puertos españoles con respecto al 2015.

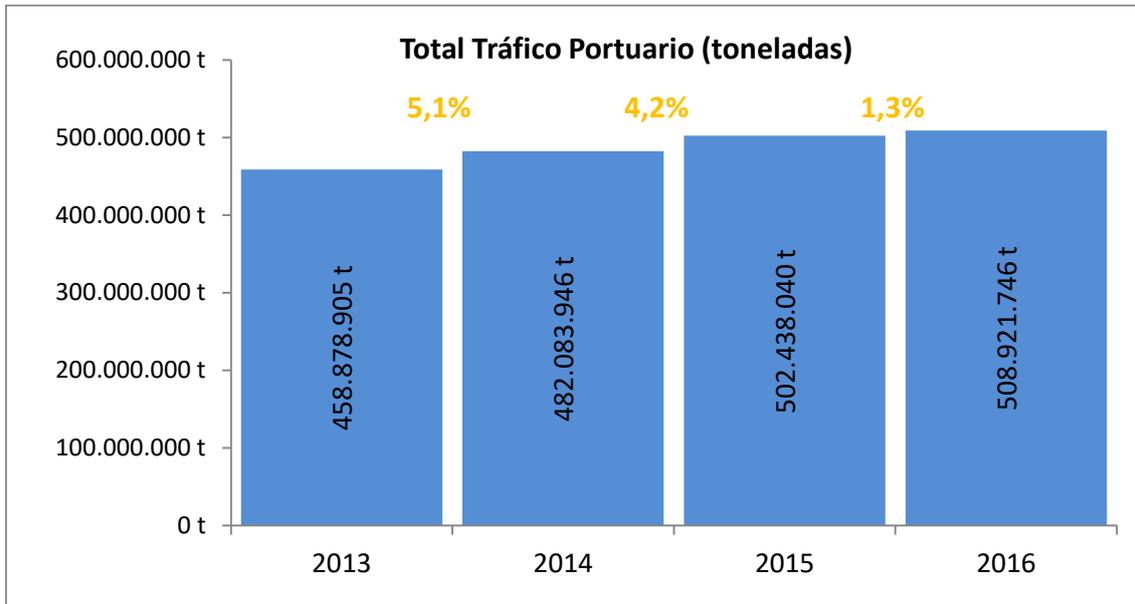


Figura 2. Fuente: Estadísticas de Puertos del Estado.

Por su propia definición, los servicios portuarios técnico-náuticos son los servicios prestados a los buques, que permiten a estos desarrollar sus operaciones en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación. Los pliegos de prescripciones particulares de los servicios establecen sus tarifas máximas que son aplicadas en caso de que no exista competencia en el servicio.

En las tablas siguientes se observa cómo el número total de escalas de buques en el año 2016 ha aumentado (3,5 %) con respecto al año precedente, manteniendo la tendencia de crecimiento de los años anteriores.

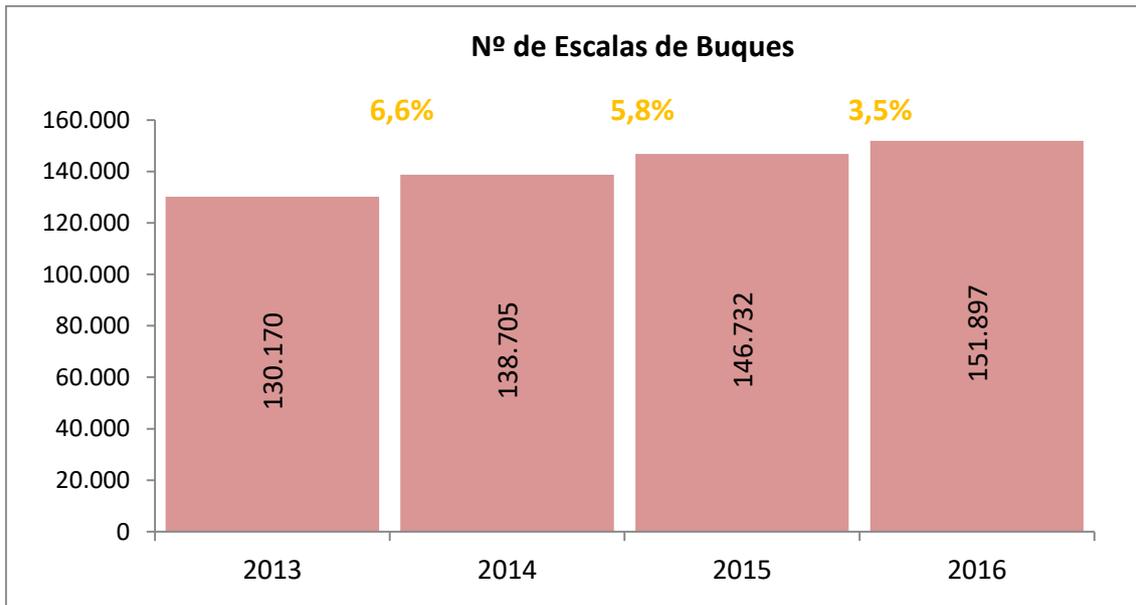


Figura 3. Fuente: Estadísticas de Puertos del Estado.

En lo que respecta al arqueo bruto, en consonancia con los años anteriores y con el aumento del tráfico total de mercancía y del número de escalas, también aumenta en 2016 con respecto a años anteriores.

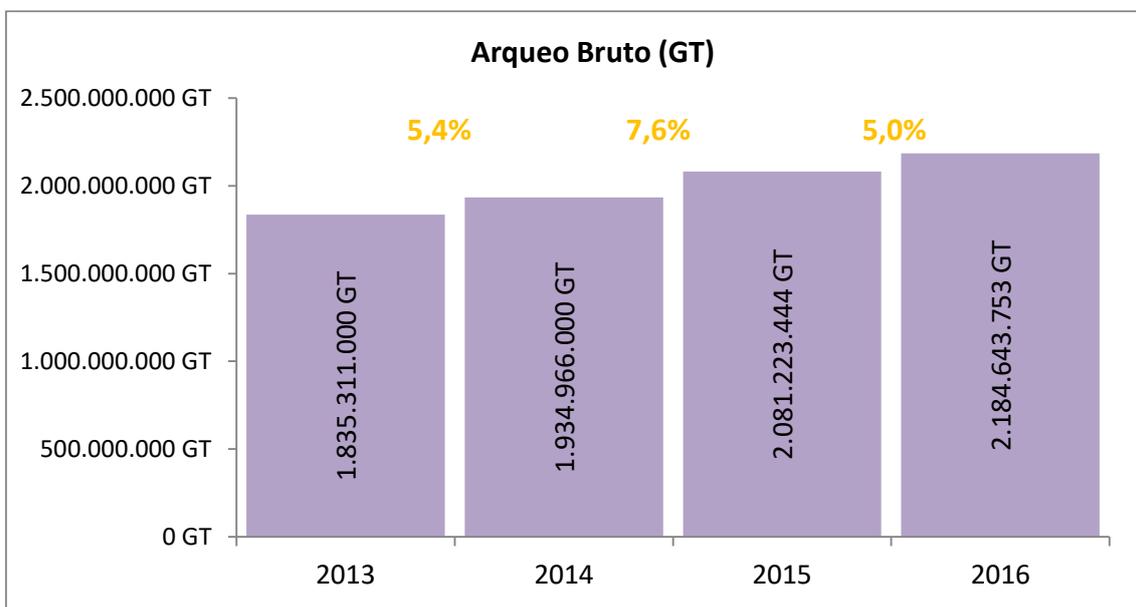


Figura 4. Fuente: Estadísticas de Puertos del Estado.

En la siguiente gráfica se muestra el número total de servicios prestados por cada servicio técnico náutico en el total de los puertos para los años desde el 2013 al 2016, si bien no se incluyen servicios en régimen de integración de servicios:

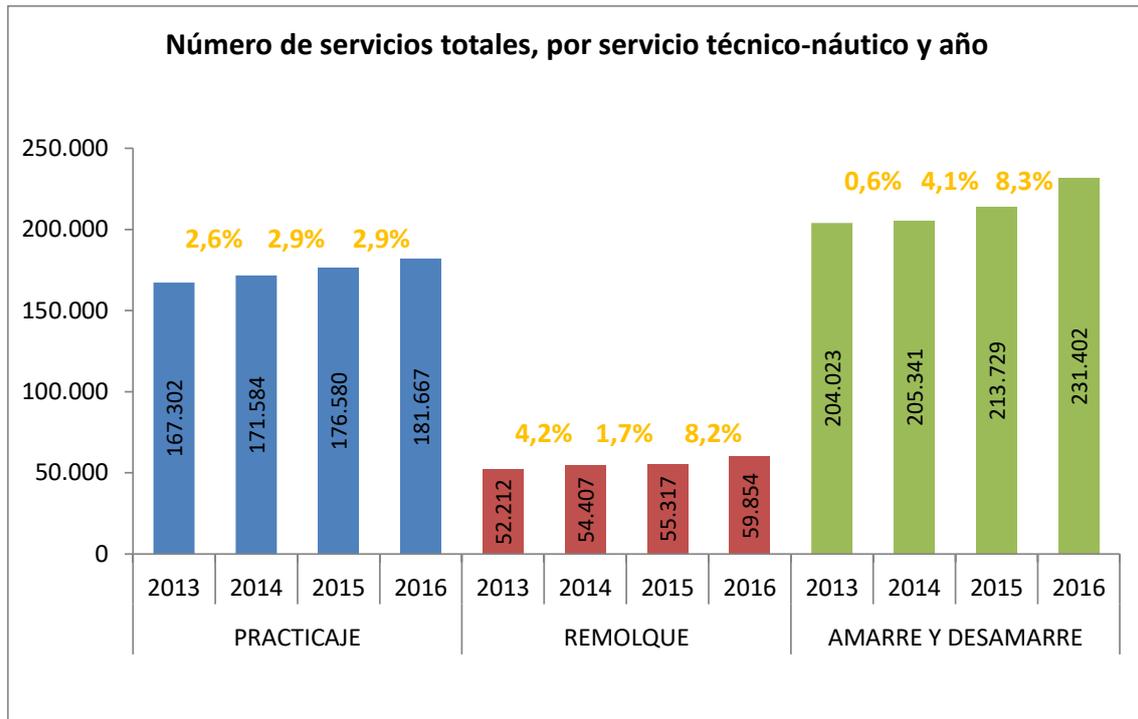


Figura 5. Número de servicios totales, por servicio técnico-náutico y año.

Como se puede observar el aumento de la actividad entre 2015 y 2016 ha sido de un 2,9 % en practicaje, 8,2 % en remolque y del 8,3 % en amarre y desamarre. Este aumento es consecuencia del aumento de los tráficos portuarios, que da lugar al aumento del volumen de negocio de las prestadoras de servicios.

Analizando la facturación total de las licenciatarias, a partir de los datos recogidos en la base de datos del departamento de Servicios Portuarios de Puertos del Estado se observa que, para el conjunto de titulares de licencia del sistema portuario español, se ha producido un crecimiento interanual del 3 % entre los años 2015 al 2016.

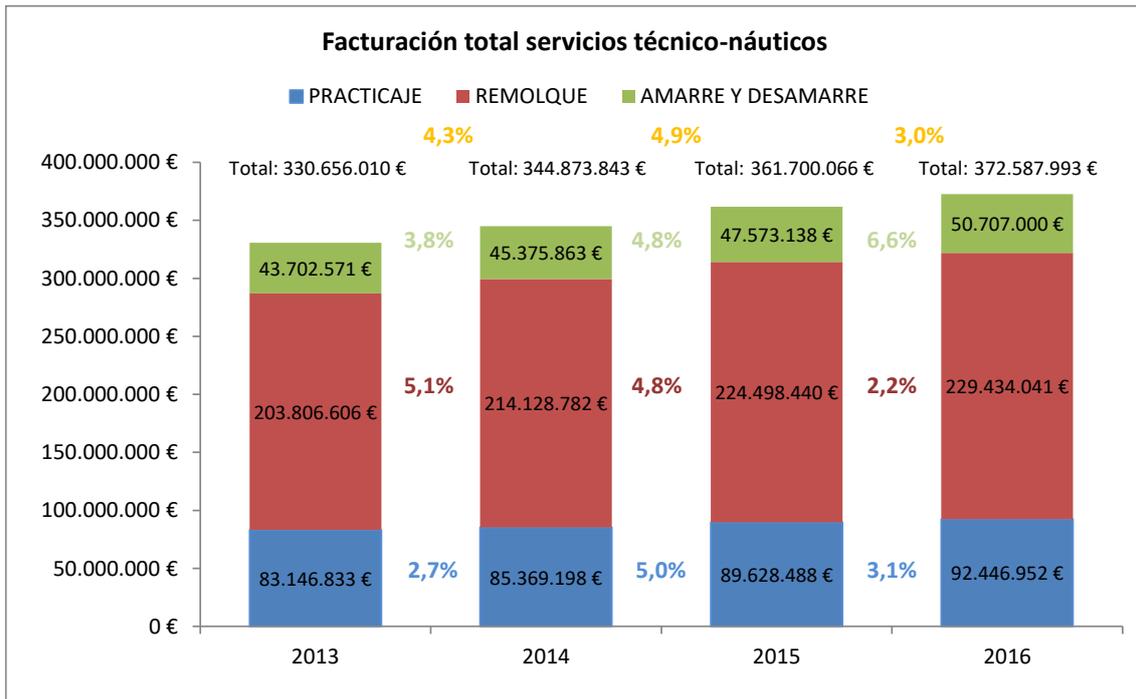


Figura 6: Evolución de la facturación total de los servicios técnico-náuticos desde el año 2013.

A continuación, se muestra la facturación media de cada servicio portuario (€/servicio) en cada una de las fachadas del sistema portuario. Se aprecia que el conjunto de servicios Técnico-Náuticos es más caro en las fachas del Cantábrico.

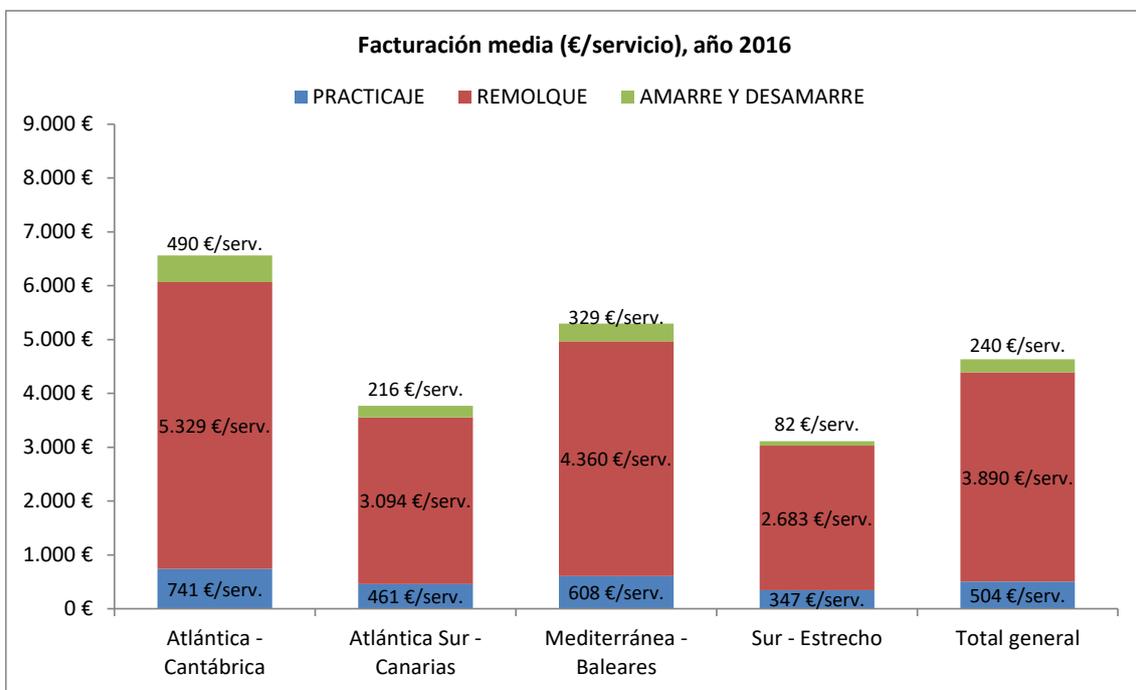


Figura 7: Facturación media por servicio de los servicios técnico-náuticos.

Obteniendo las diferencias porcentuales entre ambos años de los ratios anteriores aparecen los siguientes resultados:

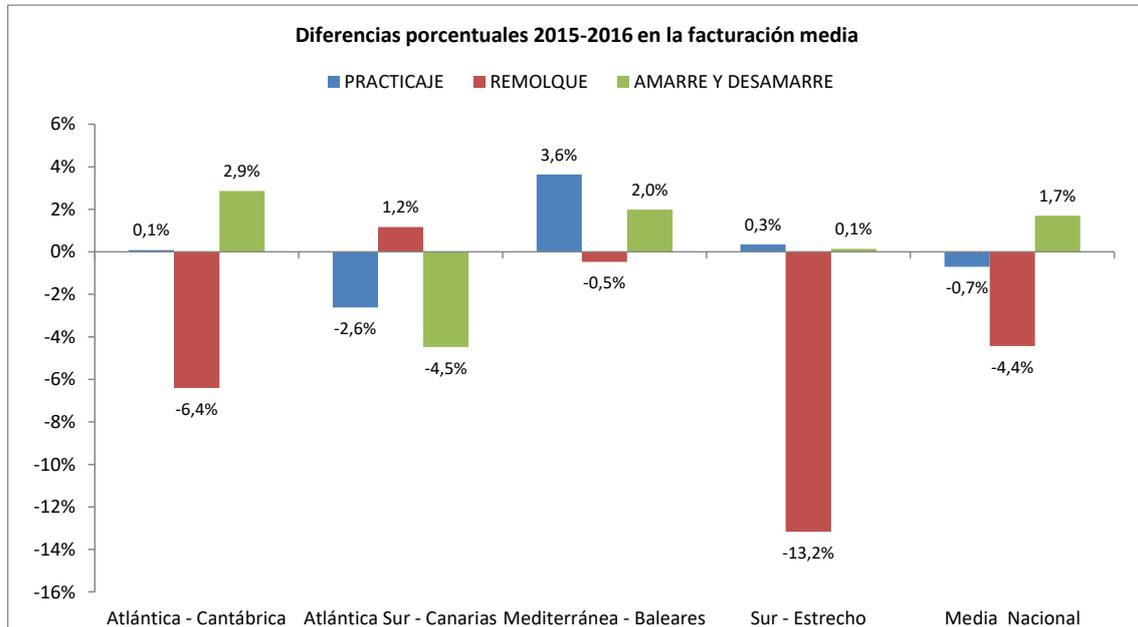


Figura 8: Diferencias porcentuales de la facturación media por fachadas entre el año 2015 y el año 2016.

Cabe destacar la tendencia a la baja de las facturaciones medias (facturación/nº de servicios) del servicio portuario de remolque en la mayoría de las fachadas. Los indicadores económicos muestran que, en general, los puertos de la Fachada Atlántica-Cantábrica son los más caros del sistema portuario español, tal y como se puede observar en los gráficos de facturaciones medias; algo que ya se había comprobado en Informes de Competitividad de años anteriores.

Por otro lado, cabe destacar el aumento de la facturación media del servicio de amarre y desamarre y practicaaje en la Fachada Mediterránea - Baleares.

En los siguientes capítulos se reflejan un mayor número de indicadores específicos de cada servicio: indicadores de grado de competencia, indicadores de actividad, indicadores de recursos e indicadores económicos.

En principio la composición de tráfico, buques-tramo de arqueo bruto, es muy similar en todos los años, tal y como se muestra en la gráfica que aparece bajo este párrafo, por lo que la variación de la facturación media en los servicios podría explicarse por la variación de las tarifas aplicadas por las empresas prestadoras. Por ello, sería necesario desarrollar análisis complementarios para determinar las posibles causas de dicha variación en cada una de las fachadas. Merece la pena destacar la disminución de la facturación media del servicio de remolque en casi todas las fachadas.

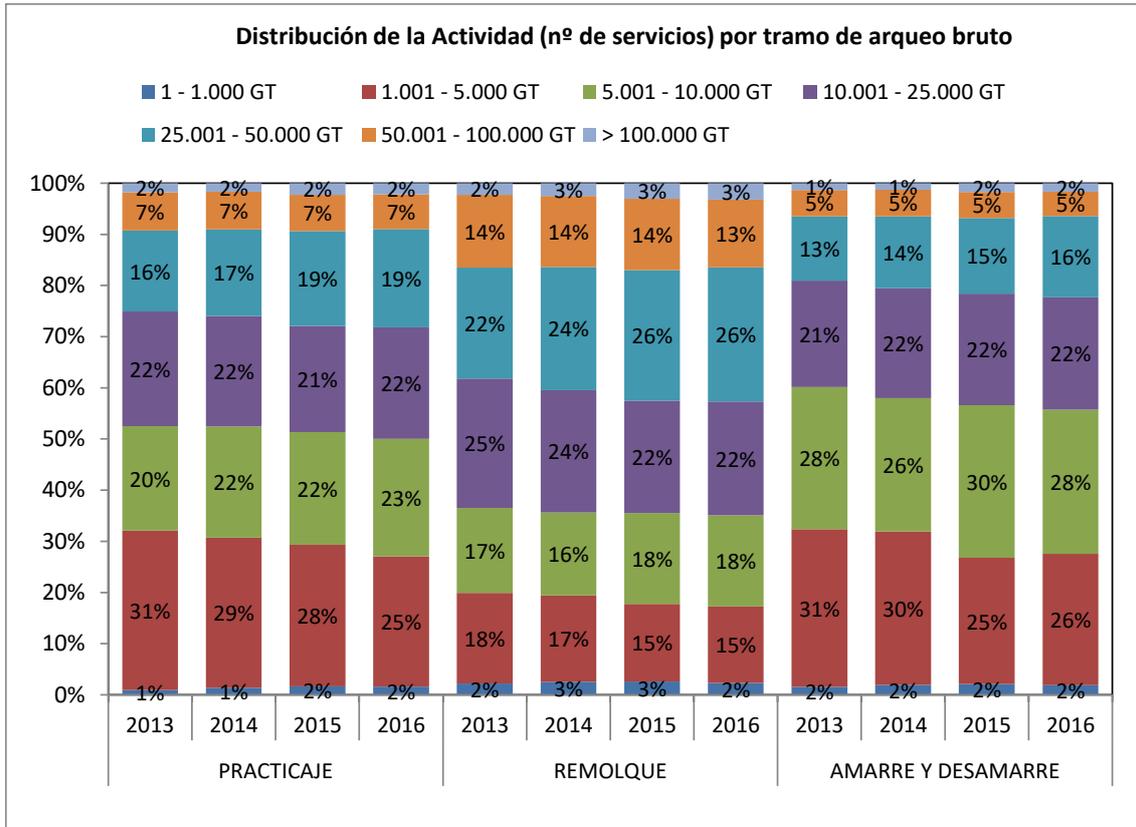


Figura 9: Distribución del número de servicios por tramo de arqueo bruto.

2.1. SERVICIO PORTUARIO DE PRACTICAJE

El servicio portuario de practica se define en el artículo 126 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante:

- 1. Se entiende por practica el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, prestado a bordo de éstos, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites geográficos de la zona de practica, en condiciones de seguridad y en los términos que se establecen en esta ley, en el Reglamento regulador de este servicio y en el Pliego de Prescripciones Particulares del mismo.*
- 2. El servicio de practica será obligatorio en los puertos cuando así lo determine la Administración marítima.*

No obstante, la Administración marítima podrá establecer exenciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio de practica en cada puerto, con criterios basados en la experiencia local del capitán del buque, las características del buque, la naturaleza de la carga, las peculiaridades del puerto y otras circunstancias que reglamentariamente se prevean previo informe de la Autoridad Portuaria, oído el órgano que ejerza la representación de los prácticos a nivel nacional.

Con carácter general, salvo indicación expresa de la Capitanía Marítima por razones de seguridad en la navegación, estarán exentos del servicio de practica los buques y embarcaciones al servicio de la Autoridad Portuaria; los destinados a la realización de obras en el dominio público portuario; los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques; los destinados a la prestación de servicios portuarios, con base en el puerto y los que estén al servicio de otras Administraciones Públicas, que tengan su base en el puerto, así como aquellos buques de cualquier otro tipo, cuya tripulación incluya un capitán que haya ejercido, incluso interinamente, como práctico en el puerto de que se trate, o bien haya superado las pruebas de habilitación teóricas y prácticas en dicho puerto.

- 3. El número de prestadores quedará limitado a un único prestador en cada área portuaria. A estos efectos, se entiende como área portuaria aquella que sea susceptible de explotación totalmente independiente incluyendo su accesibilidad marítima y, por tanto, que los límites geográficos de prestación del servicio de practica correspondientes a cada una de dichas áreas sean totalmente independientes.*
- 4. En materia de habilitación, selección, formación y régimen de trabajo corresponde:*
 - a) A la Administración marítima:*

1. ^º *La realización de las pruebas necesarias para habilitar como práctico de puerto a los aspirantes que reúnan las condiciones y titulaciones profesionales requeridas legalmente, sin que exista limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas.*
 2. ^º *Determinar los tiempos máximos de trabajo efectivo de los prácticos y sus períodos mínimos de descanso, por razones de seguridad marítima.*
- b) A la Autoridad Portuaria:*
1. ^º *La determinación del número de prácticos necesarios para la prestación del servicio, previo informe de la Capitanía Marítima, y oído el Comité de servicios portuarios y el órgano que ejerza la representación de los prácticos a nivel nacional.*
 2. ^º *La selección de los aspirantes para la realización de las prácticas la realizará la Autoridad Portuaria de acuerdo con criterios basados en los principios de igualdad, mérito y capacidad.*
 3. ^º *La facilitación de la formación práctica en el puerto. A este efecto, se incluirá en las prescripciones particulares del servicio de practicaje la obligación de la empresa prestadora de colaborar en la formación práctica de los candidatos que hayan superado las pruebas de conocimientos teóricos.*
 4. ^º *La expedición de los nombramientos.*

2.1.1. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

a. Número de empresas prestadoras del servicio de practicaje por Autoridad Portuaria

Según el artículo 126.3 del TRLPEMM, el número de prestadores del servicio de practicaje está limitado a un único prestador en cada área portuaria, por lo que el número de empresas prestadoras de cada Autoridad Portuaria actualmente es equivalente al número de puertos de esta, no siendo un indicador del grado de competencia. Cabe destacar, que el TRLPEMM permite que una misma empresa preste el servicio en varios puertos y que se otorguen licencias en régimen de integración de servicios, aunque en la actualidad no se dé ninguna de estas circunstancias.

b. Plazo medio de licencias por puerto

En la gráfica que se muestra a continuación se han incluido los plazos de las licencias existentes, en el sistema portuario español. El plazo máximo es de 10 años, el plazo medio está en torno a los 9 años (8,7 años). El motivo por el que el plazo de la licencia es tan corto en los puertos de Almería, Carboneras, Maó y Sevilla, es que se trata de una ampliación o prórroga hasta la aprobación de los nuevos pliegos del servicio.

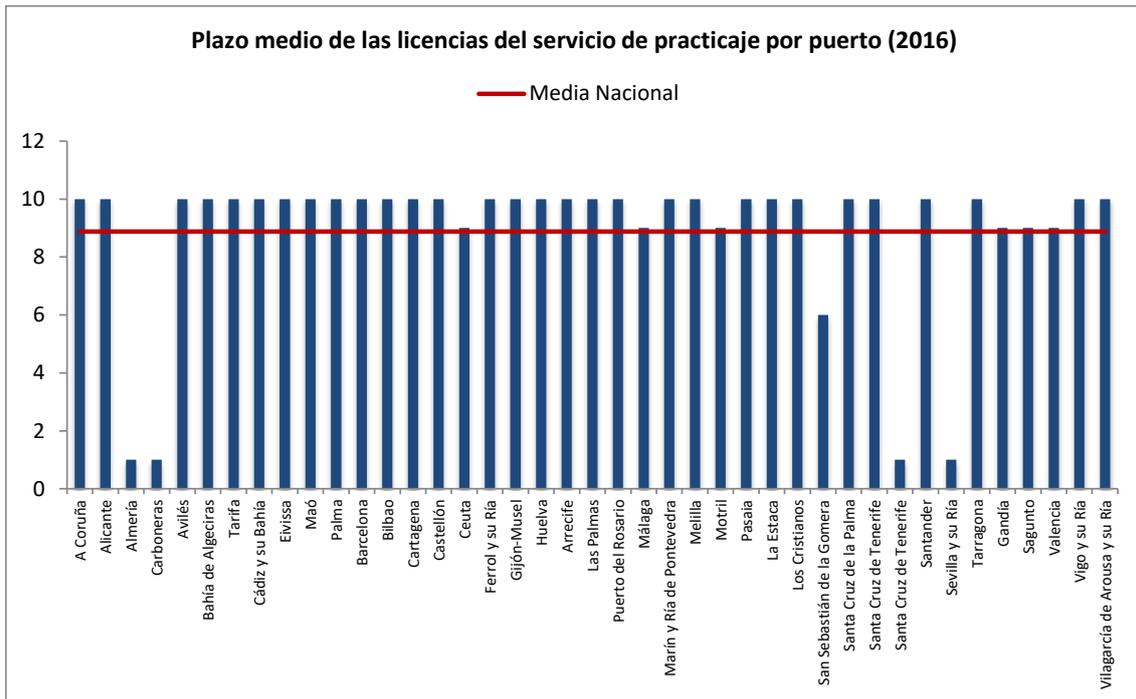


Figura 10: Plazo medio de las licencias del servicio de practica por puerto.

2.1.2. INDICADORES DE RECURSOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

a. Número de prácticos por puerto

Este indicador se representa ordenando los puertos en las cuatro fachadas (Atlántica-Cantábrica, Mediterránea-Baleares, Sur-Estrecho y Atlántica Sur-Canarias).

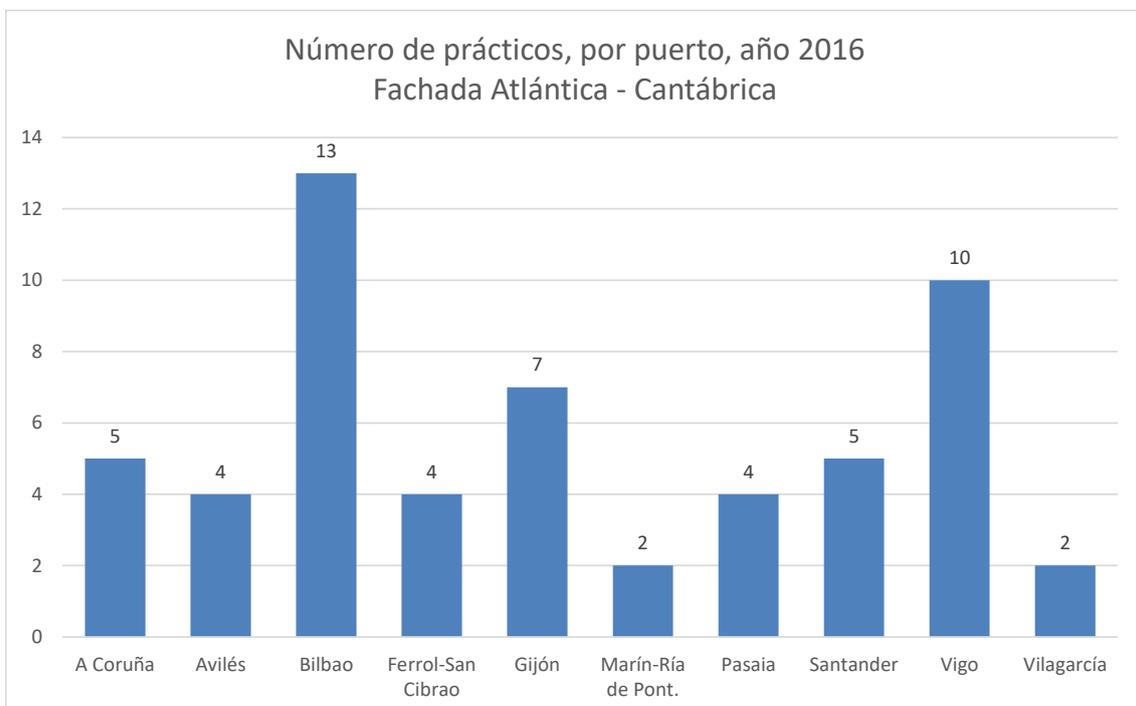


Figura 11: Número de prácticos por puerto en la fachada Atlántica – Cantábrica.

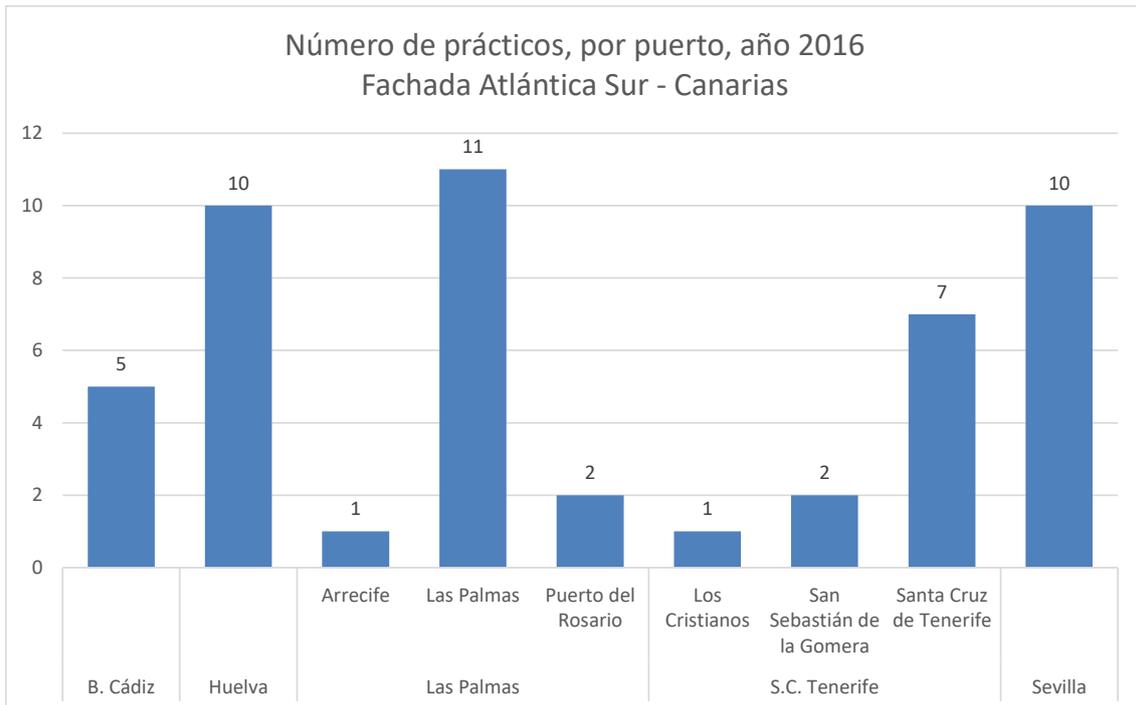


Figura 12: Número de prácticos por puerto en la fachada Atlántica Sur – Canarias.

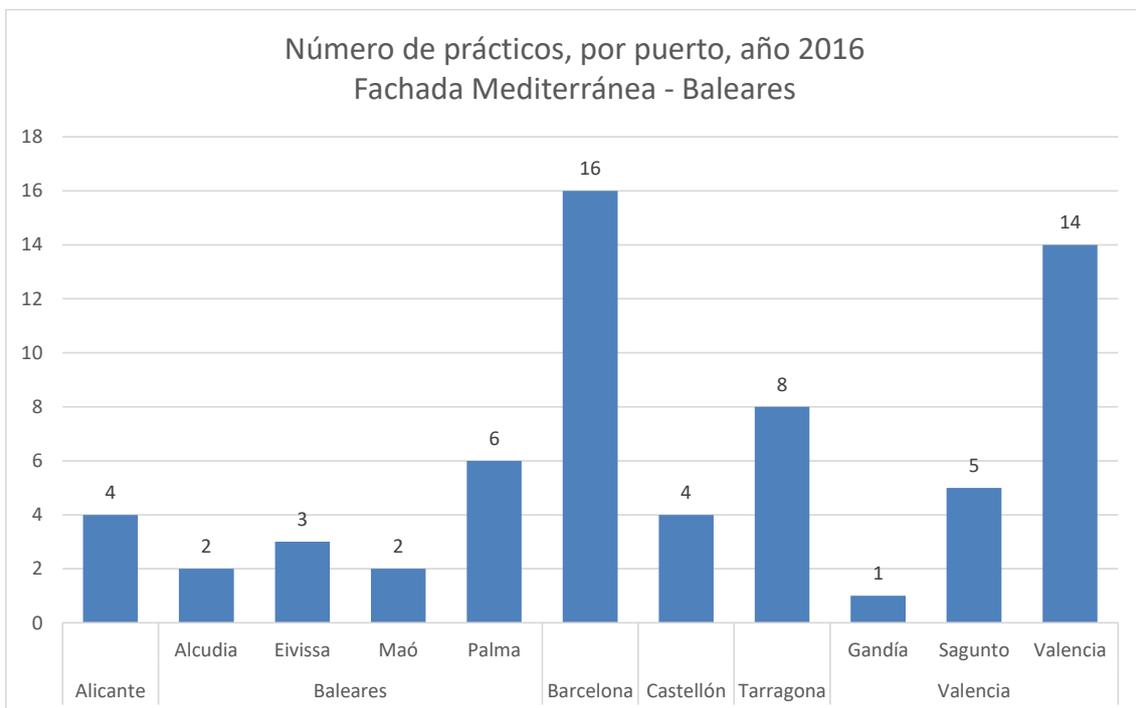


Figura 13: Número de prácticos por puerto en la fachada Mediterránea - Baleares.

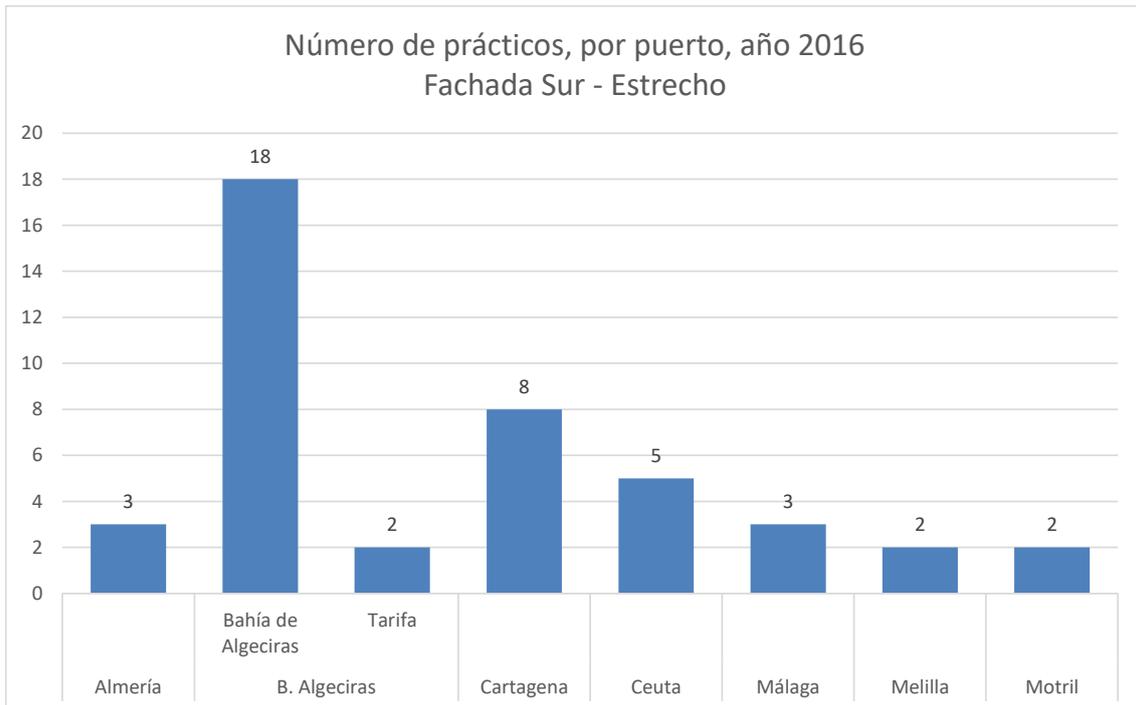


Figura 14: Número de prácticos por puerto en la fachada Sur - Estrecho.

b. Número de servicios de practicaje realizados en cada puerto durante el año 2016, según tramo de arqueo bruto de los buques

Las siguientes gráficas muestran el desglose por tramos de arqueo bruto del número de servicios realizados, por puerto.

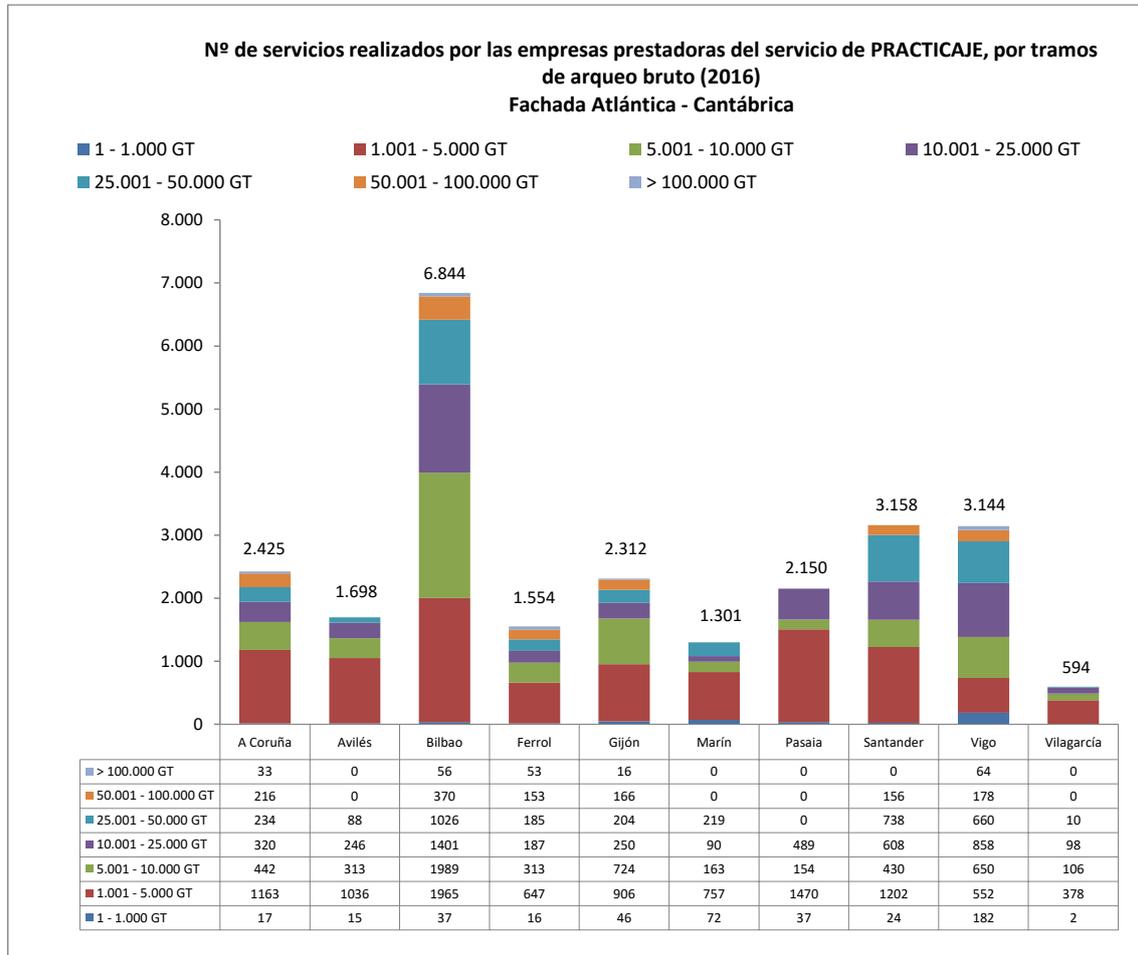


Figura 15: Número de servicios de practicaje por puerto y tramo de arqueo bruto en la fachada Atlántica – Cantábrica.

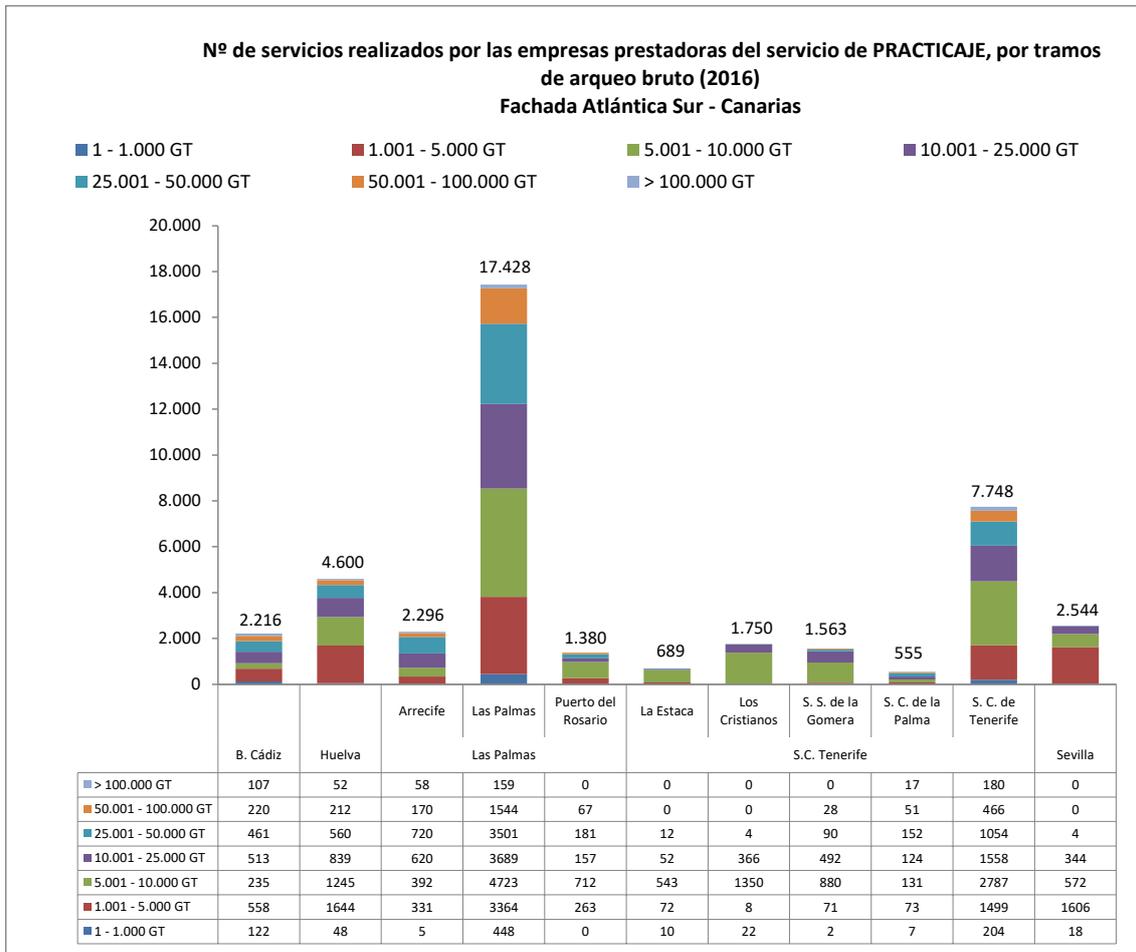


Figura 16: Número de servicios de practicaje por puerto y tramo de arqueo bruto en la fachada Atlántica Sur - Canarias.

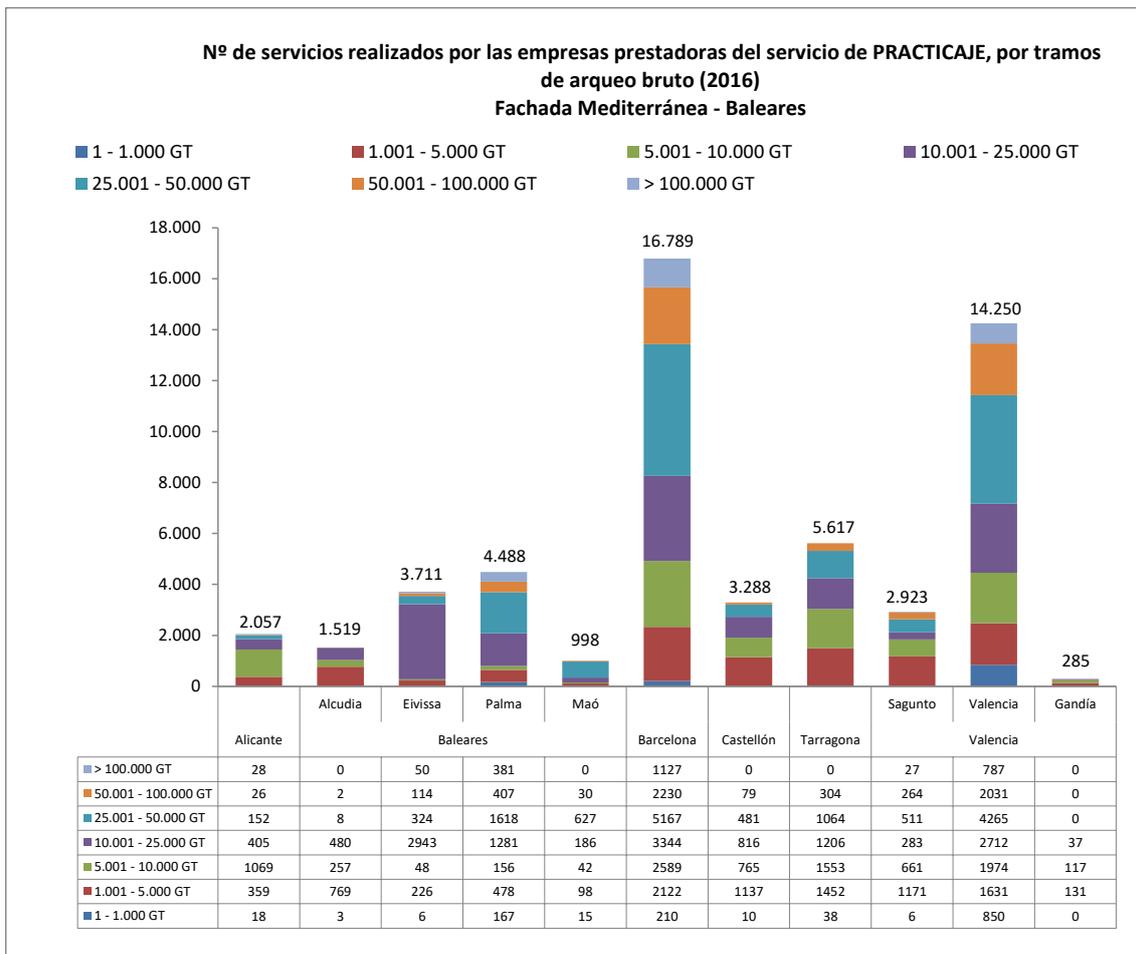


Figura 17: Número de servicios de practicaje por puerto y tramo de arqueo bruto en la fachada Mediterránea - Baleares.

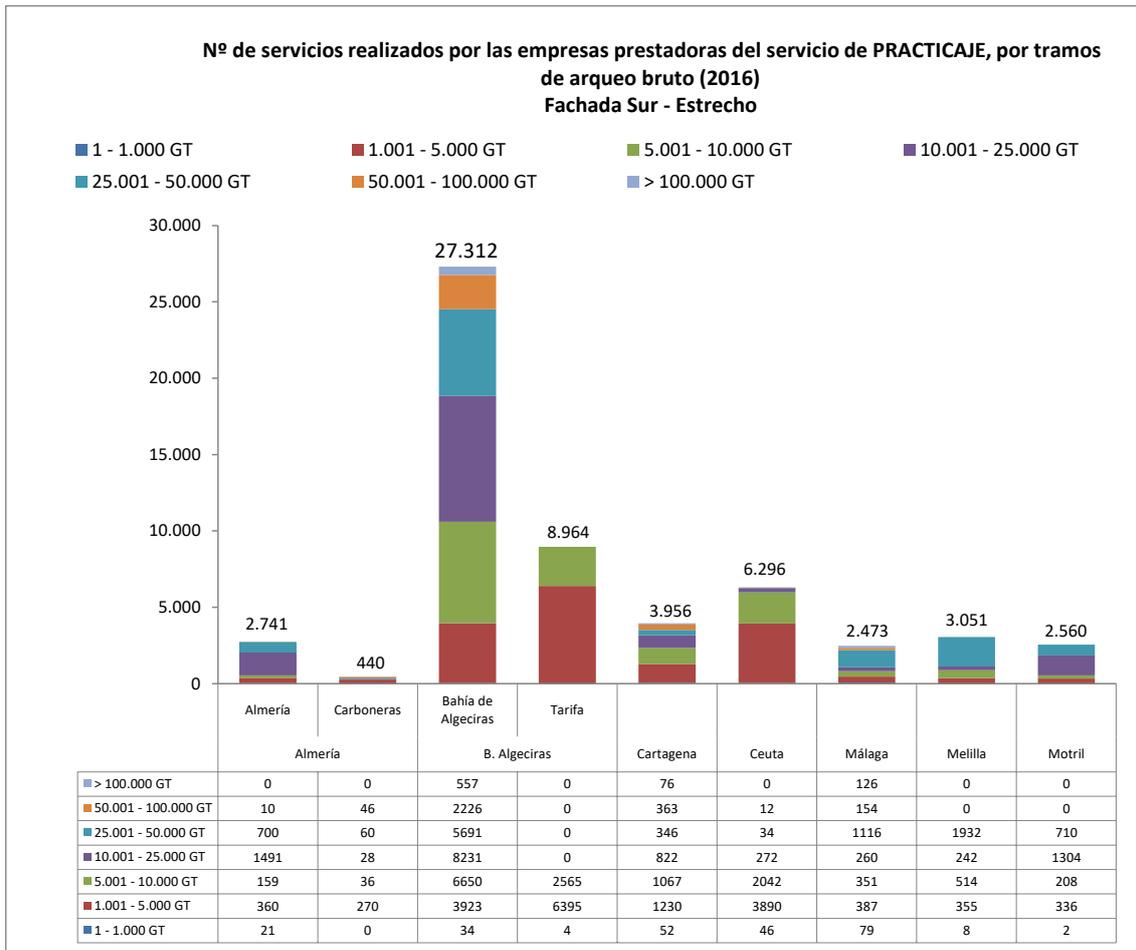


Figura 18: Número de servicios de practicaje por puerto y tramo de arqueo bruto en la fachada Sur - Estrecho.

Como se puede observar, existe una necesaria correlación entre el número de prácticos y número de servicios, así como con la complejidad de estos. Existen ciertas desviaciones como Bilbao, que tiene un número de prácticos similar a Barcelona a pesar de ser un puerto con menos servicios. Asimismo, se observa que, en aquellos puertos en los que predomina el tráfico de buques de pasaje, hay una menor necesidad de prácticos que en los puertos en los que predomina el tráfico de mercancías, debido a que por su mayor frecuencia estos tráficos acceden a exenciones al practicaje.

2.1.3. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

Las siguientes gráficas muestran el número medio de servicios por cada práctico, en cada corporación, siendo la media nacional en el año 2016 de 845 servicios.

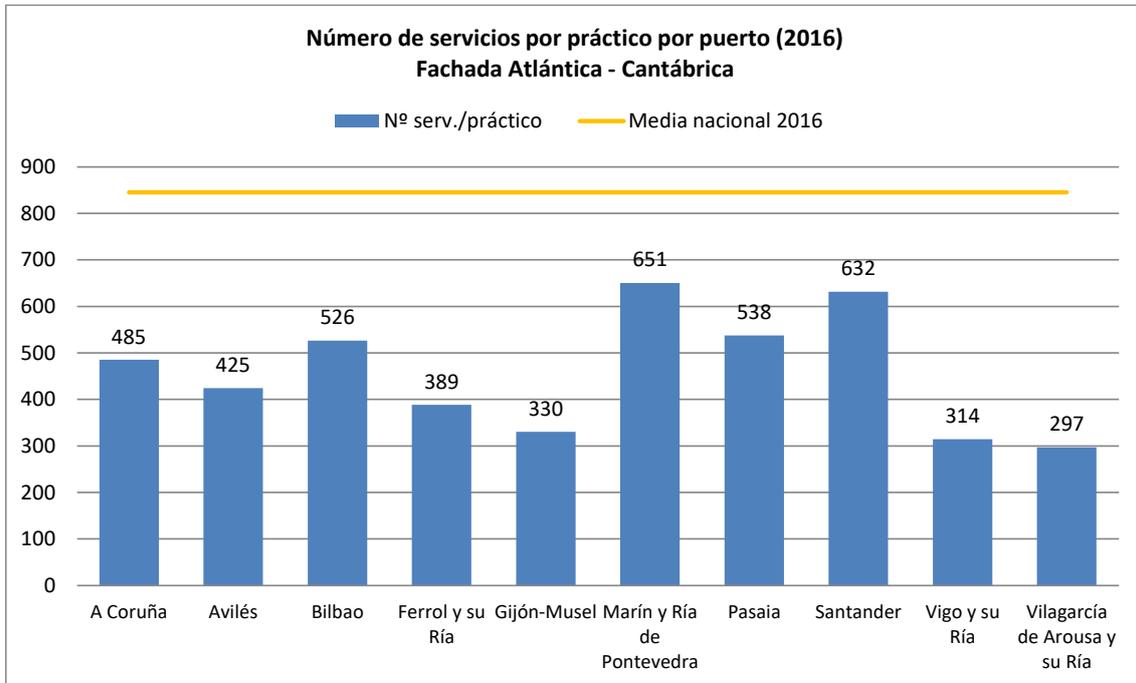


Figura 19: Número de servicios por práctico, fachada Atlántica – Cantábrica.

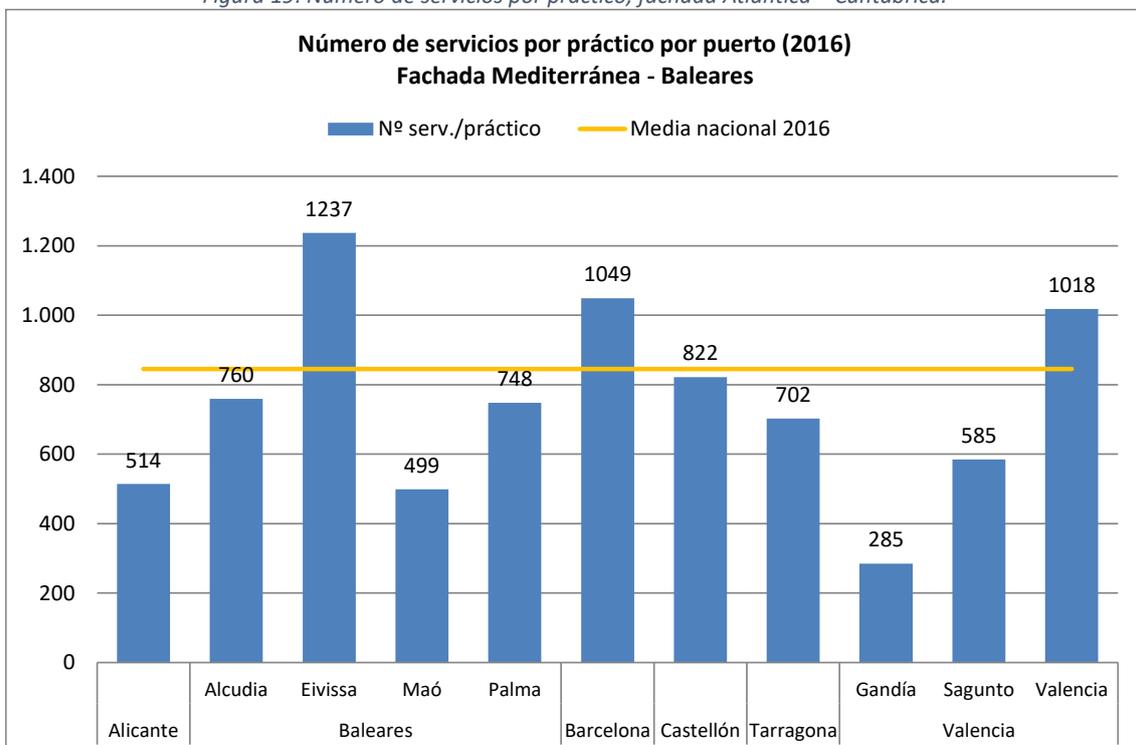


Figura 20: Número de servicios por práctico, fachada Mediterránea – Baleares.

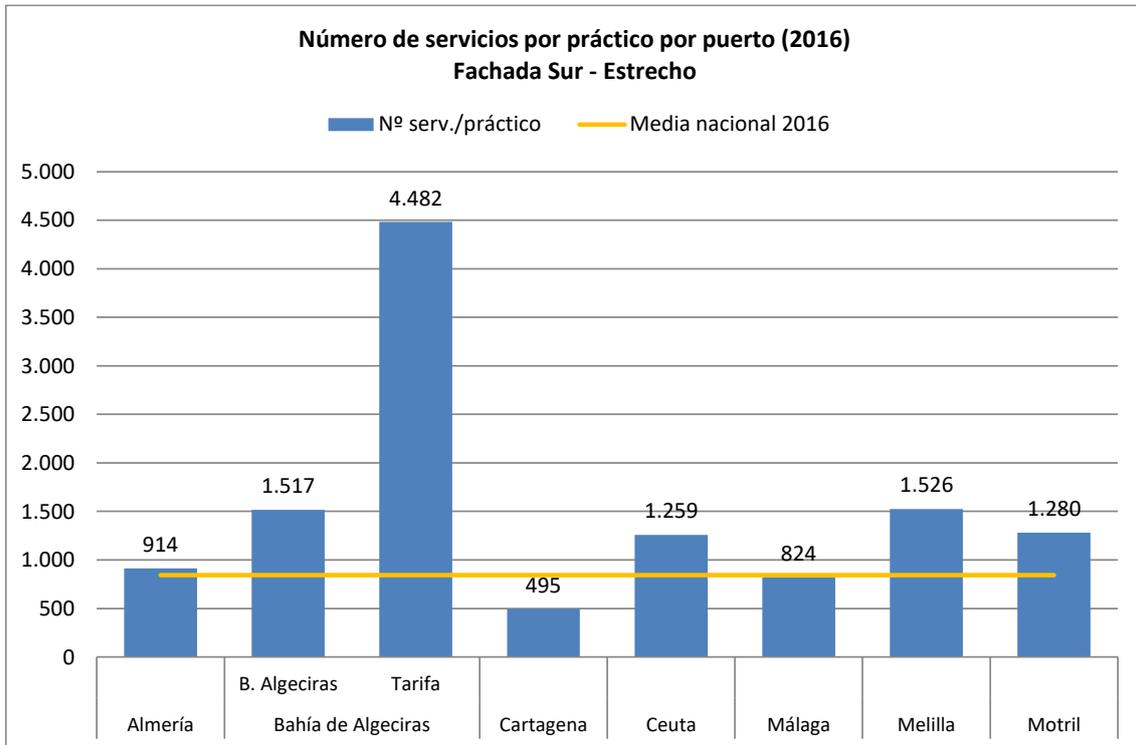


Figura 21: Número de servicios por práctico, fachada Sur – Estrecho.

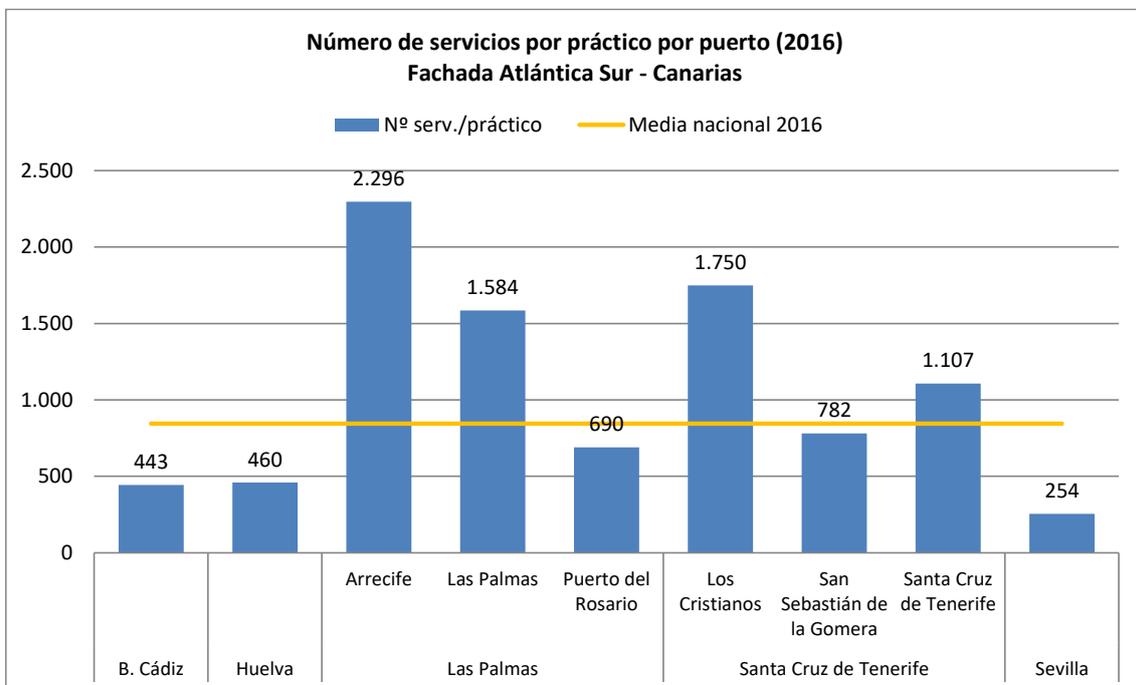


Figura 22: Número de servicios por práctico, fachada Atlántica Sur – Canarias.

Si se analiza la línea de tendencia del indicador número de servicios/número de prácticos (gráfico siguiente) se evidencia que los puertos de Bilbao y Sevilla se alejan más de la curva de ajuste en cuanto al número de prácticos, es decir, el número de servicios por práctico, según el número de prácticos que tienen, es inferior a lo que correspondería. En el caso de Sevilla la complejidad del servicio (larga duración del servicio) justifica la desviación respecto a la línea de regresión. En el lado opuesto se encuentran los puertos de Ceuta, Tarifa, Bahía de Algeciras, Las Palmas, Valencia y Tenerife donde su productividad es superior a la definida por la tendencia nacional.

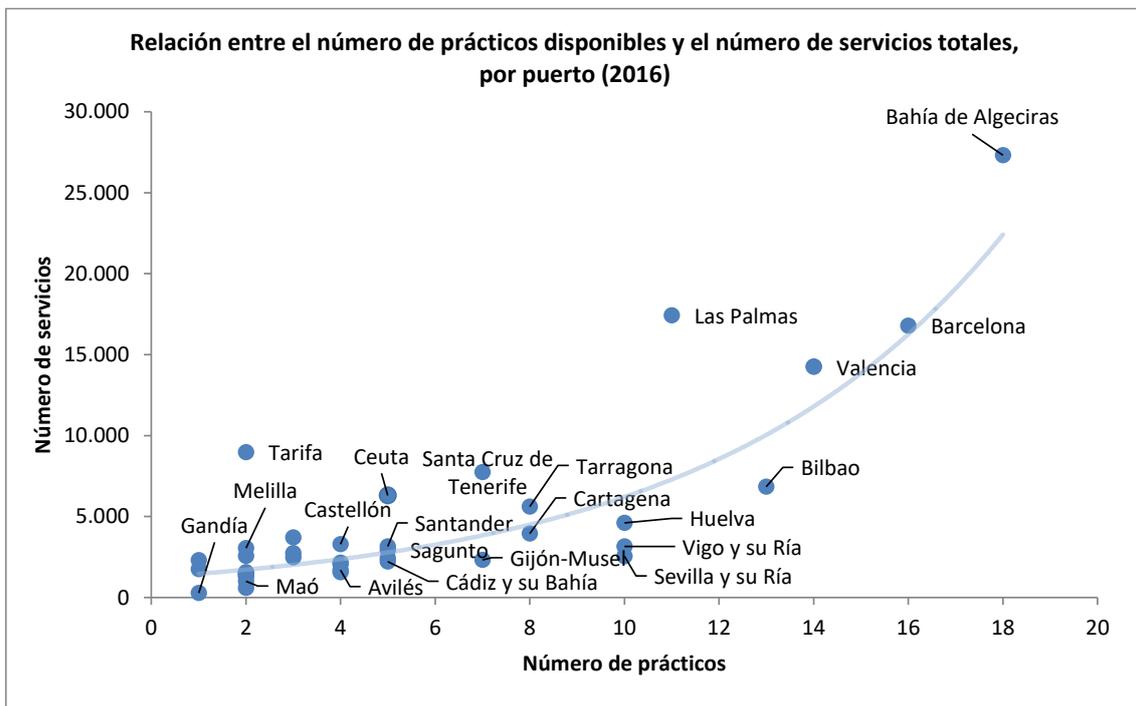


Figura 23: Relación entre el número de prácticos y el número de servicios totales, por puerto.

2.1.4. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

Facturación media del servicio de practicaaje para buques, según tramo de arqueo bruto

El indicador de facturación media del servicio de practicaaje se ha elaborado en base a datos de facturación y número de servicios realizados. En el gráfico que se muestra a continuación se refleja la facturación media en cada fachada desglosada por tramos de arqueo de los buques, en comparación con la facturación media del servicio de practicaaje para el conjunto de los puertos españoles para el año 2016. Los datos relativos al número de servicios realizados y la facturación total de cada tramo proceden de la base de datos de Servicios Portuarios de Puertos del Estado.

Como se puede observar, en la Fachada Atlántica - Cantábrica la facturación media por servicio se aleja más de la media nacional a medida que aumentan los GT.

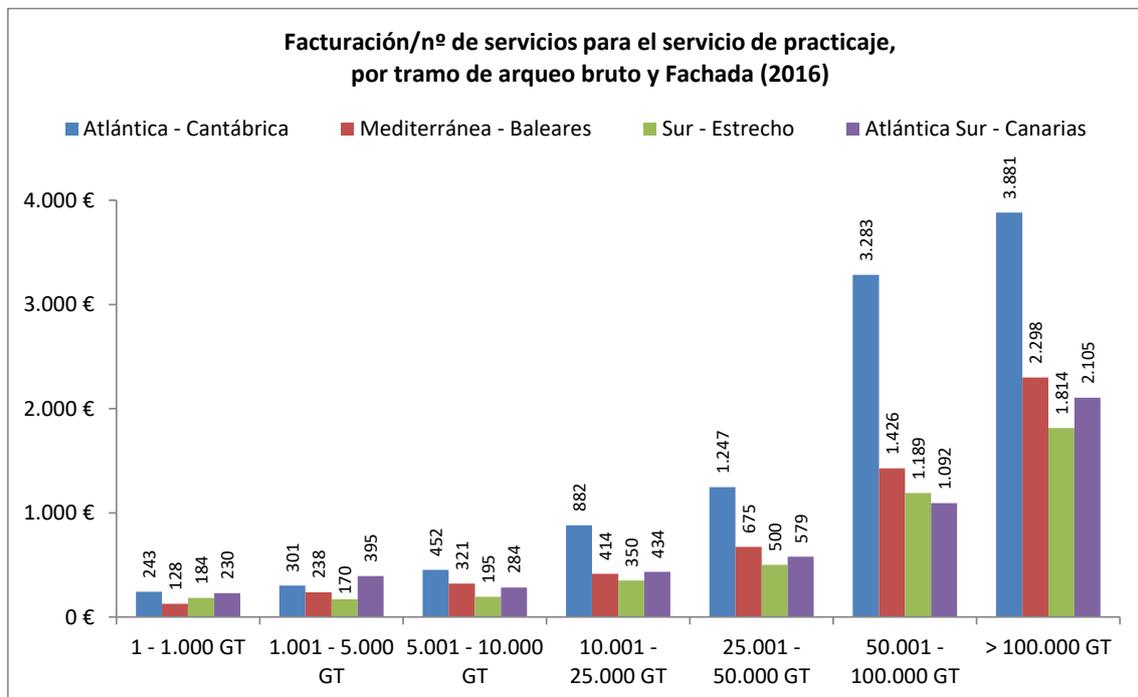


Figura 24: Facturación entre el número de servicios de practicaaje por tramo de arqueo bruto y fachada.

A continuación se muestra un análisis similar, pero en este caso se trata de la facturación media anual por práctico para cada fachada. La media de este indicador para el año estudiado es 429.420 € por práctico.

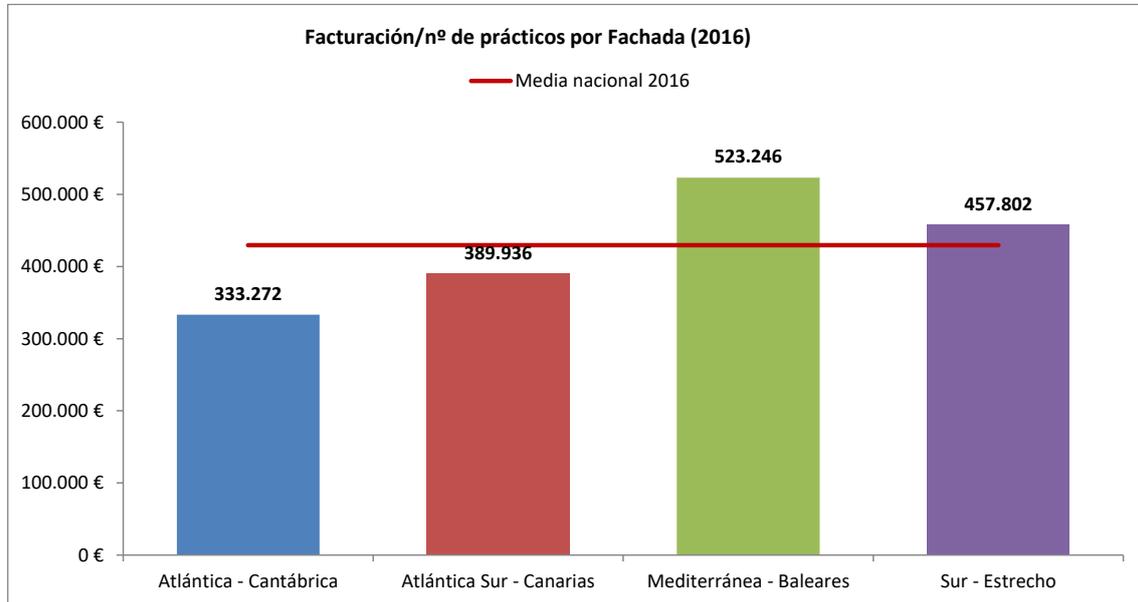


Figura 25: Facturación entre el número prácticos por fachada.

Puede apreciarse que la fachada Mediterránea - Baleares es la que obtiene una mayor facturación por práctico, siendo las fachadas Atlántica - Cantábrica y Atlántica Sur - Canarias las que menor rendimiento obtienen.

La siguiente gráfica muestra el mismo indicador desglosado por puerto. Como se puede observar, existe gran dispersión en este indicador, variando entre los 857.882,00 € del puerto 17 y los 102.342 € del puerto 8.

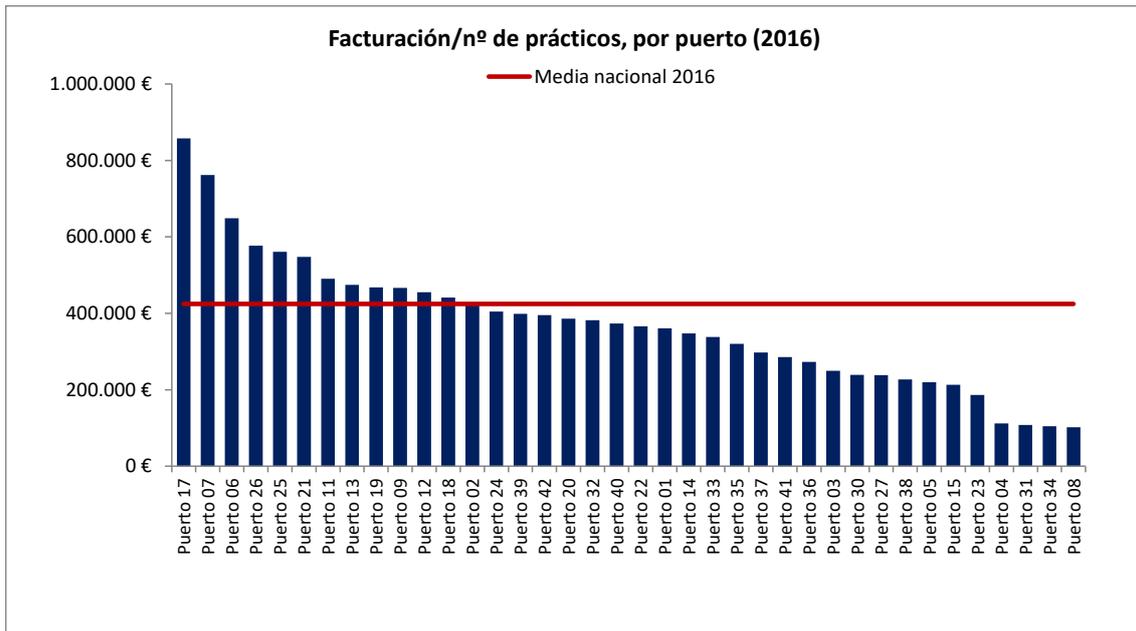


Figura 26: Facturación entre el número prácticos por puerto, 2015.

2.2. SERVICIO PORTUARIO DE REMOLQUE

En el artículo 127 del TRLPEMM se define el servicio de remolque portuario de la siguiente forma:

1. *Se entiende por servicio de remolque portuario aquél cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a la maniobra de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones de su capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto.*
2. *Las Prescripciones Particulares del servicio contendrán las características técnicas exigibles a los remolcadores y los medios que deban incorporar para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción de incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.*

2.2.1. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE REMOLQUE

a. Número de empresas prestadoras del servicio de remolque por puerto

En el siguiente cuadro se muestra el número de empresas prestadoras del servicio de remolque por puerto. En todos los puertos hay una única empresa licenciataria, salvo en Huelva, Las Palmas y Santander, donde hay dos licencias. Sin embargo, pese a la existencia de estas dos licencias en los citados puertos no existe competencia, porque o bien ambas pertenecen al mismo grupo empresarial o bien existe cierta especialización de cada empresa prestadora en diferentes tipos de servicio (distintos tramos de arqueo bruto, distintas dársenas, etc.). No se incluyen en el estudio los servicios en autoprestación.

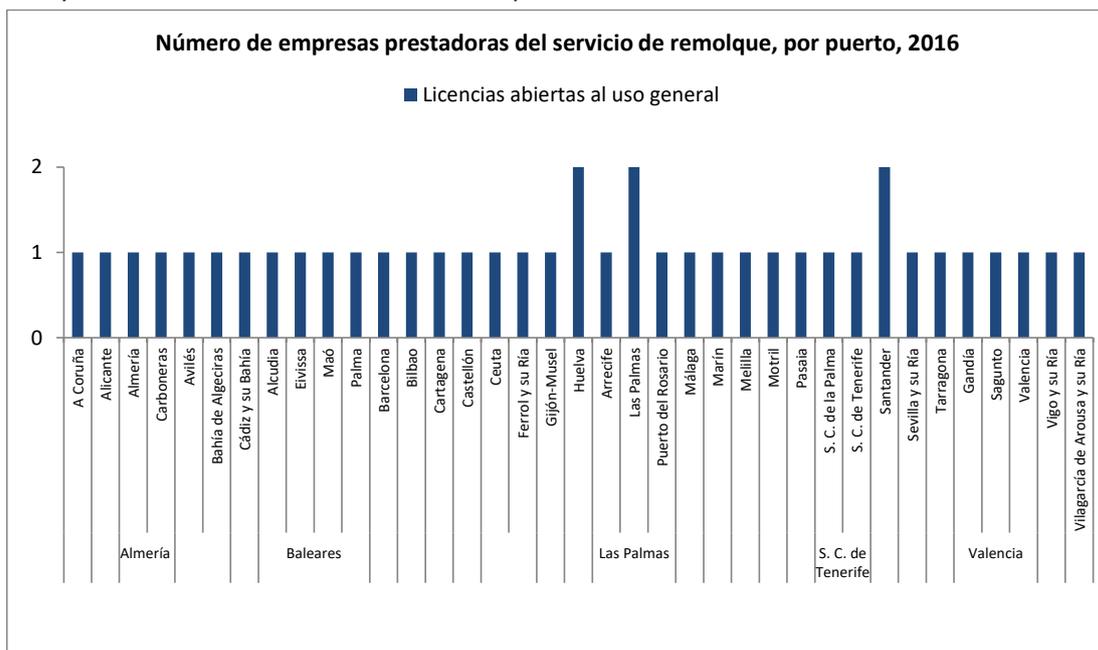


Figura 27: Número de empresas prestadoras del servicio de remolque, por puerto.

b. Plazo medio de licencias por puerto

La Ley 48/2003 establecía 13 años de duración máxima, mientras que la Ley 33/2010 establece 10 años de duración máxima. El plazo medio por puerto es de más de diez años de duración.

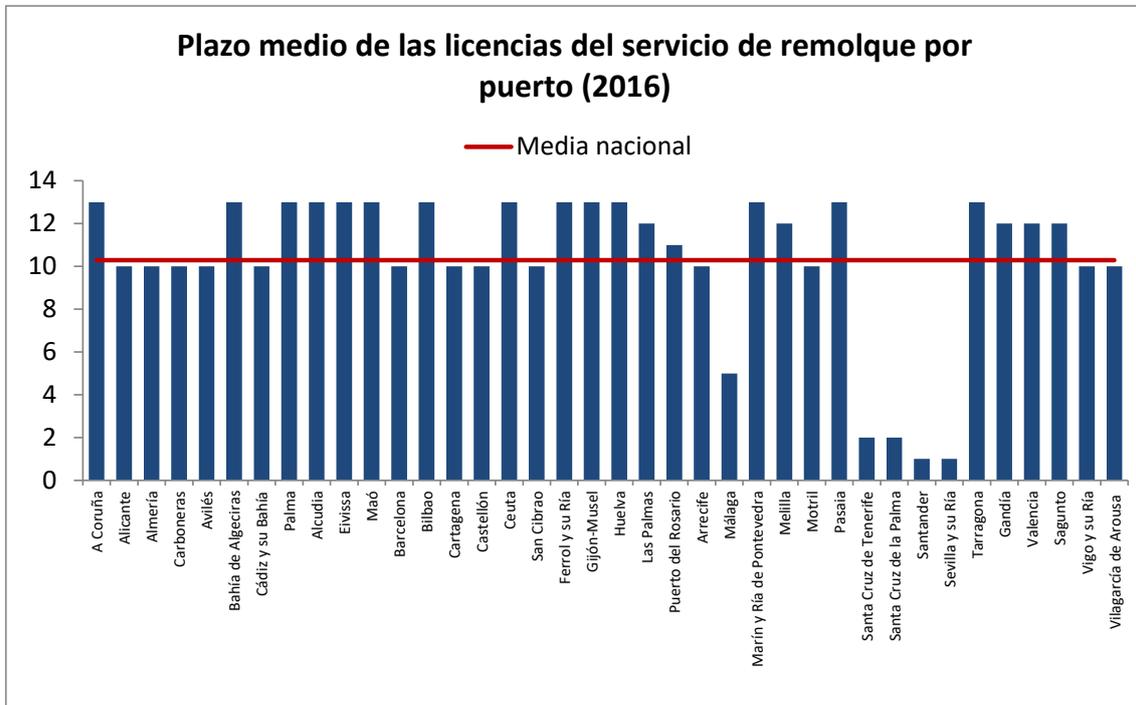


Figura 28: Plazo medio de las licencias del servicio de remolque, por puerto.

c. Presencia de grupos empresariales en el mercado del servicio portuario de remolque, en número de licencias según el registro de empresas prestadoras de los servicios portuarios

Existe una presencia fuerte de determinados grupos empresariales en el servicio de remolque, frente a un número reducido de empresas independientes. Un 34 % de las licencias existentes pertenecen al Grupo Boluda. El resto de licencias se reparten entre el Grupo Ibaizabal (14 %), Bergé (14 %), REMOLCANOSA (12 %) y Pérez y Cía (9 %).

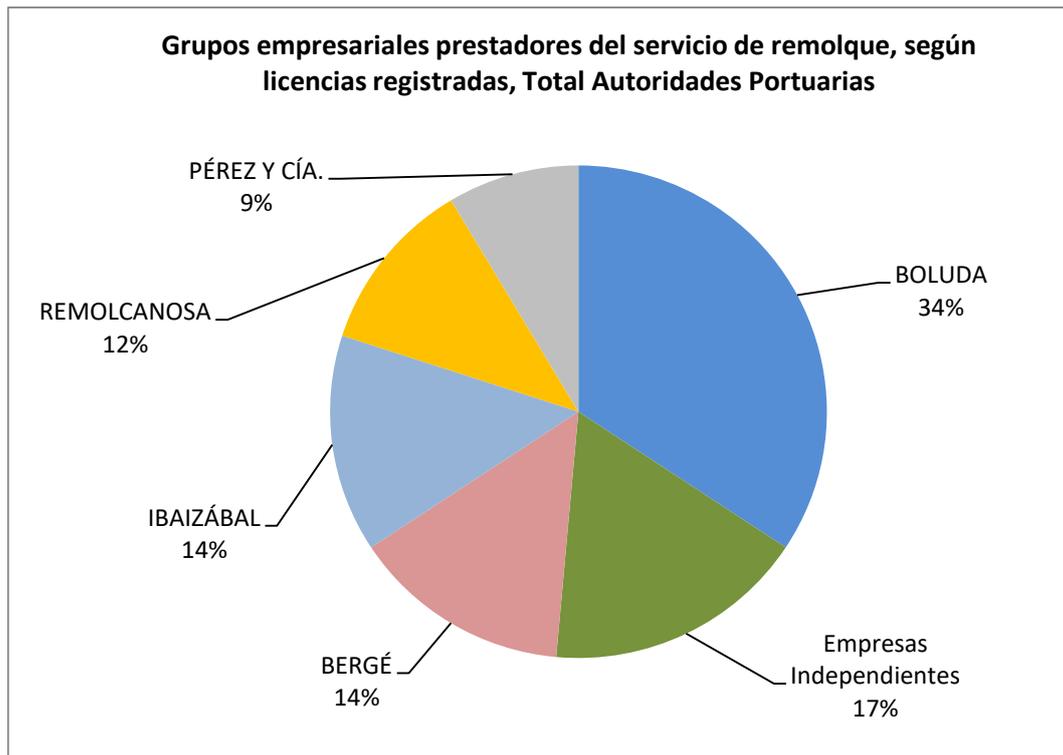


Figura 29: Grupos empresariales prestadores del servicio de remolque, según el número de licencias.

La mayoría de grupos disponen de licencias en diversas zonas geográficas. A continuación, se muestra el reparto de las licencias por fachadas. Se puede observar que existe más competencia en la fachada Atlántica-Cantábrica y una menor competencia en la fachada Sur-Estrecho:

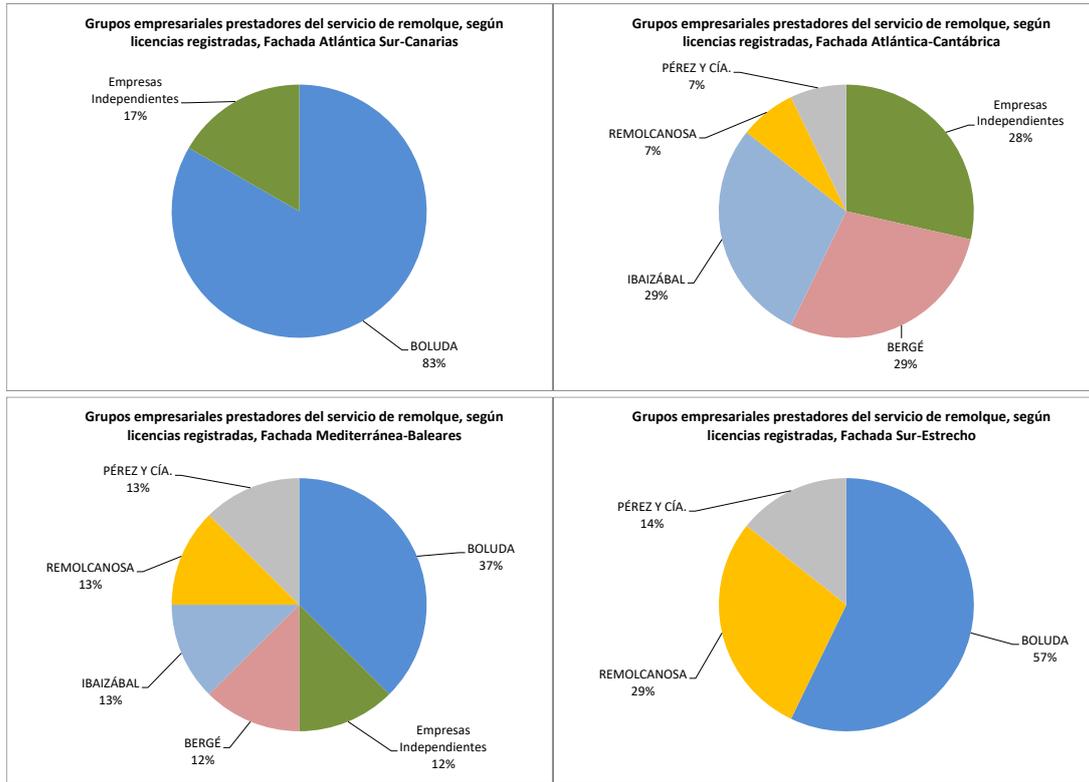


Figura 30: Reparto de licencias por fachadas.

2.2.2. INDICADORES DE RECURSOS DEL SERVICIO DE REMOLQUE

a. Número de remolcadores en cada puerto

Este indicador se representa desglosando los puertos en cuatro fachadas (Atlántica-Cantábrica, Mediterránea-Baleares, Sur-Estrecho y Atlántica Sur-Canarias). Cabe señalar que para la elaboración de este indicador no existe discriminación según su tamaño o potencia.

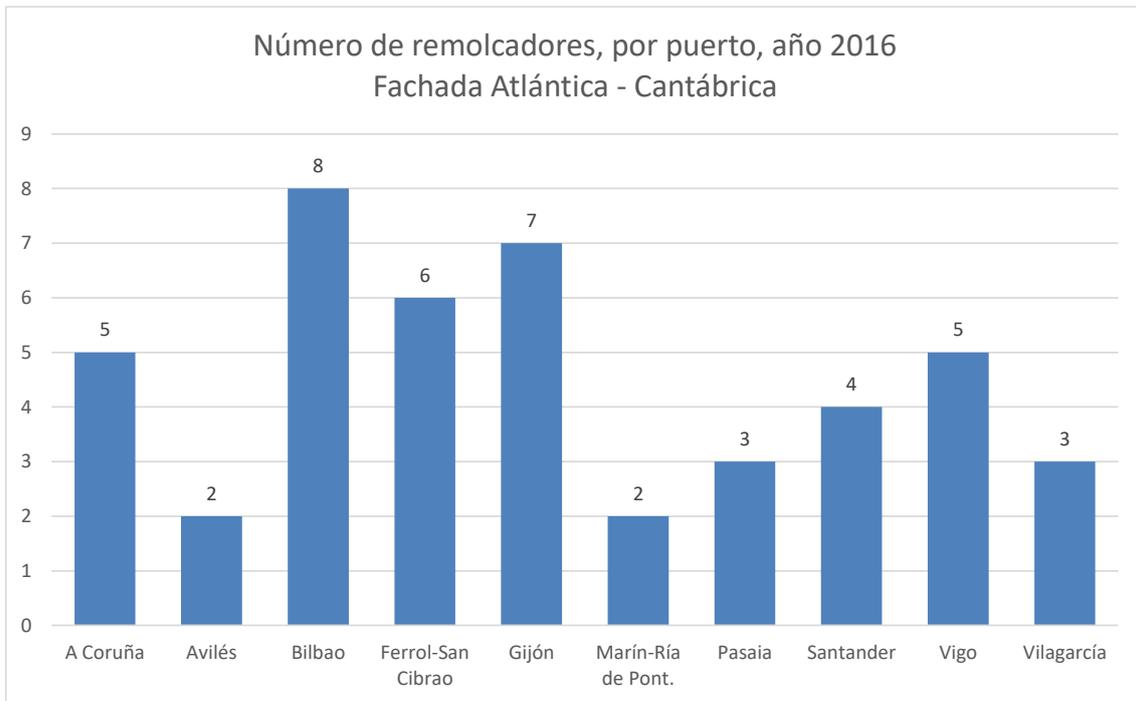


Figura 31: Número de remolcadores por puerto, para la fachada Atlántica – Cantábrica.

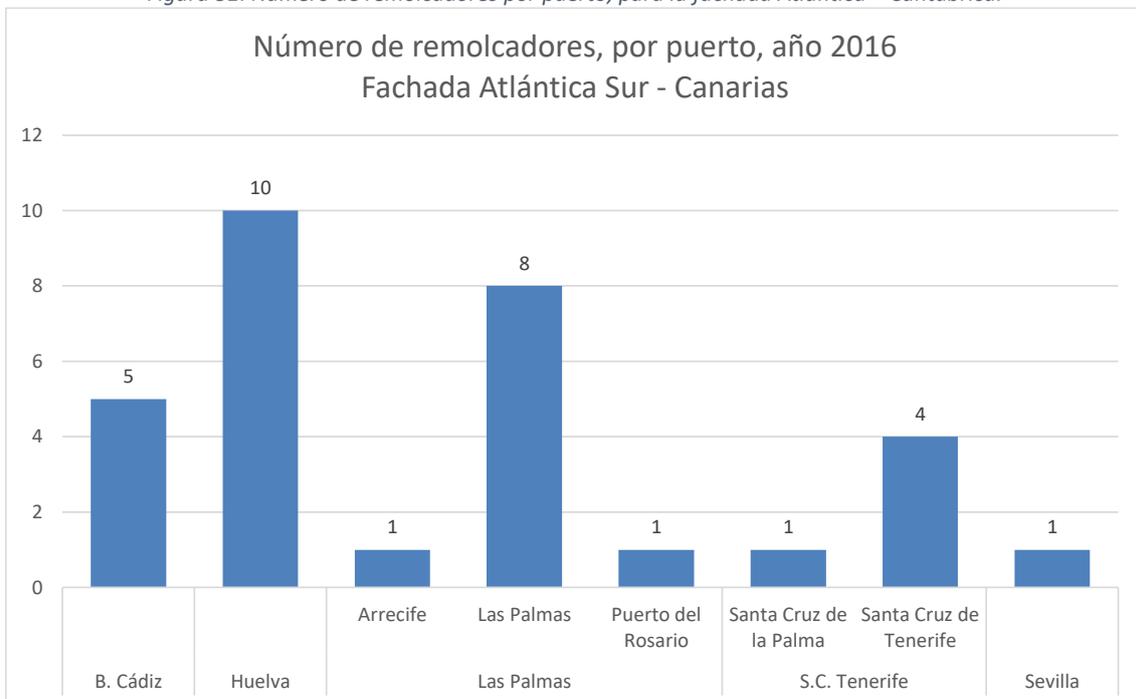


Figura 32: Número de remolcadores por puerto, para la fachada Atlántico Sur – Canarias.

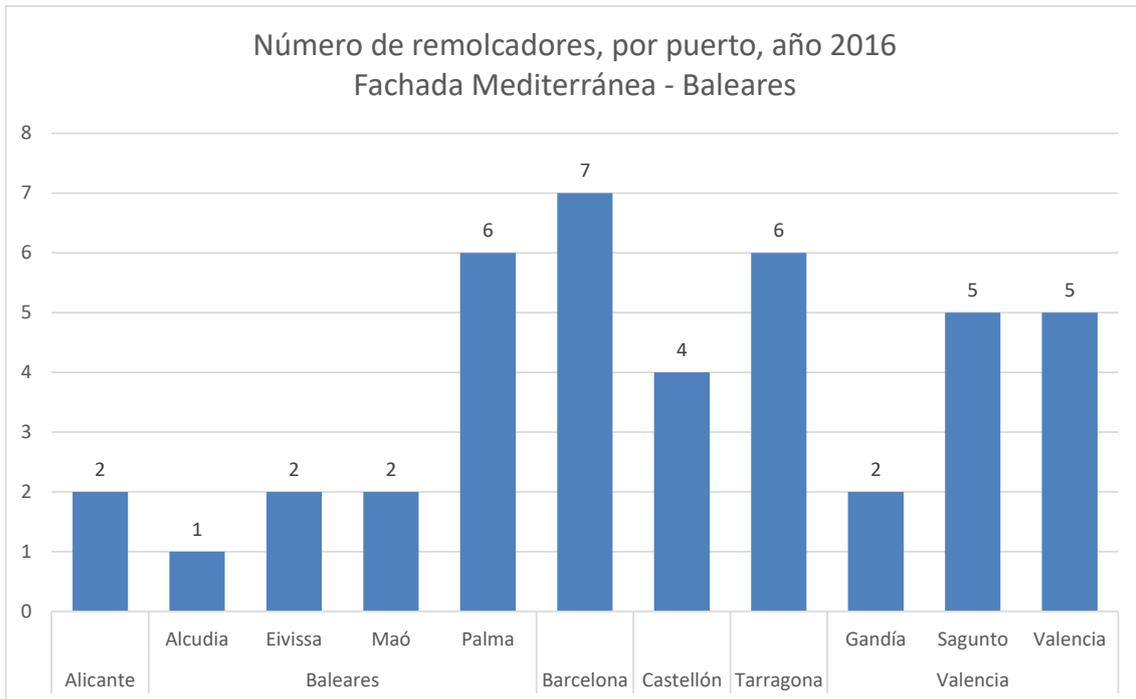


Figura 33: Número de remolcadores por puerto, para la fachada Mediterránea – Baleares.

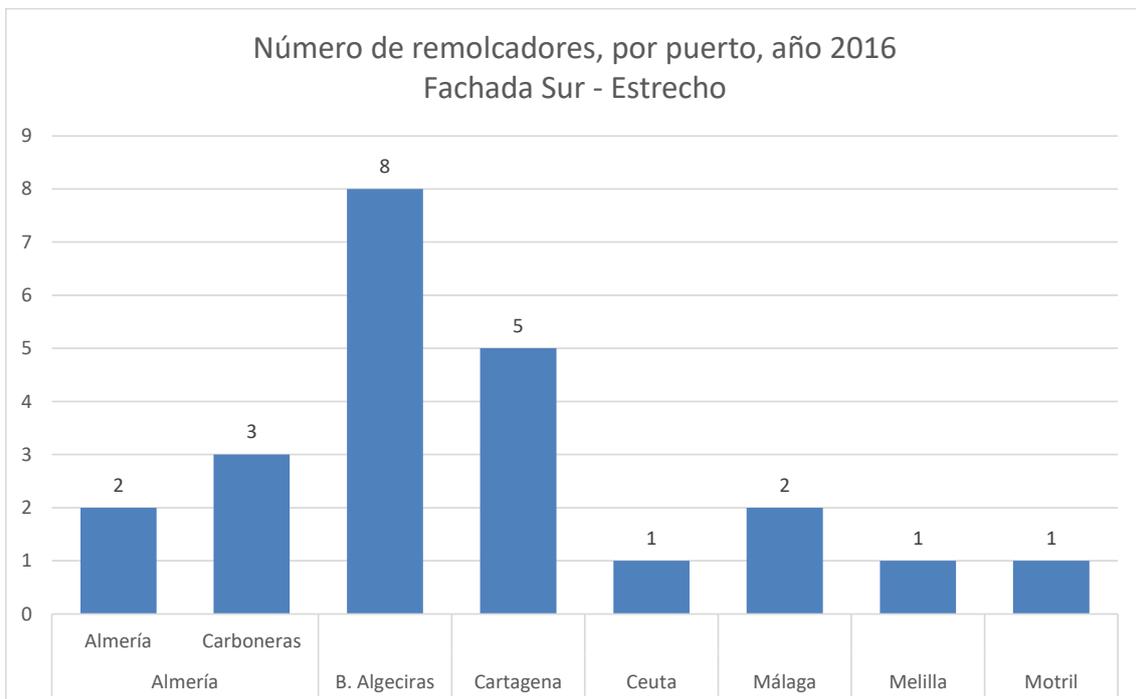


Figura 34: Número de remolcadores por puerto, para la fachada Sur-Estrecho.

b. Número de servicios de remolque realizados en cada puerto

Las siguientes gráficas muestran el desglose por tramos de arqueo bruto del número de servicios realizados, por puerto.

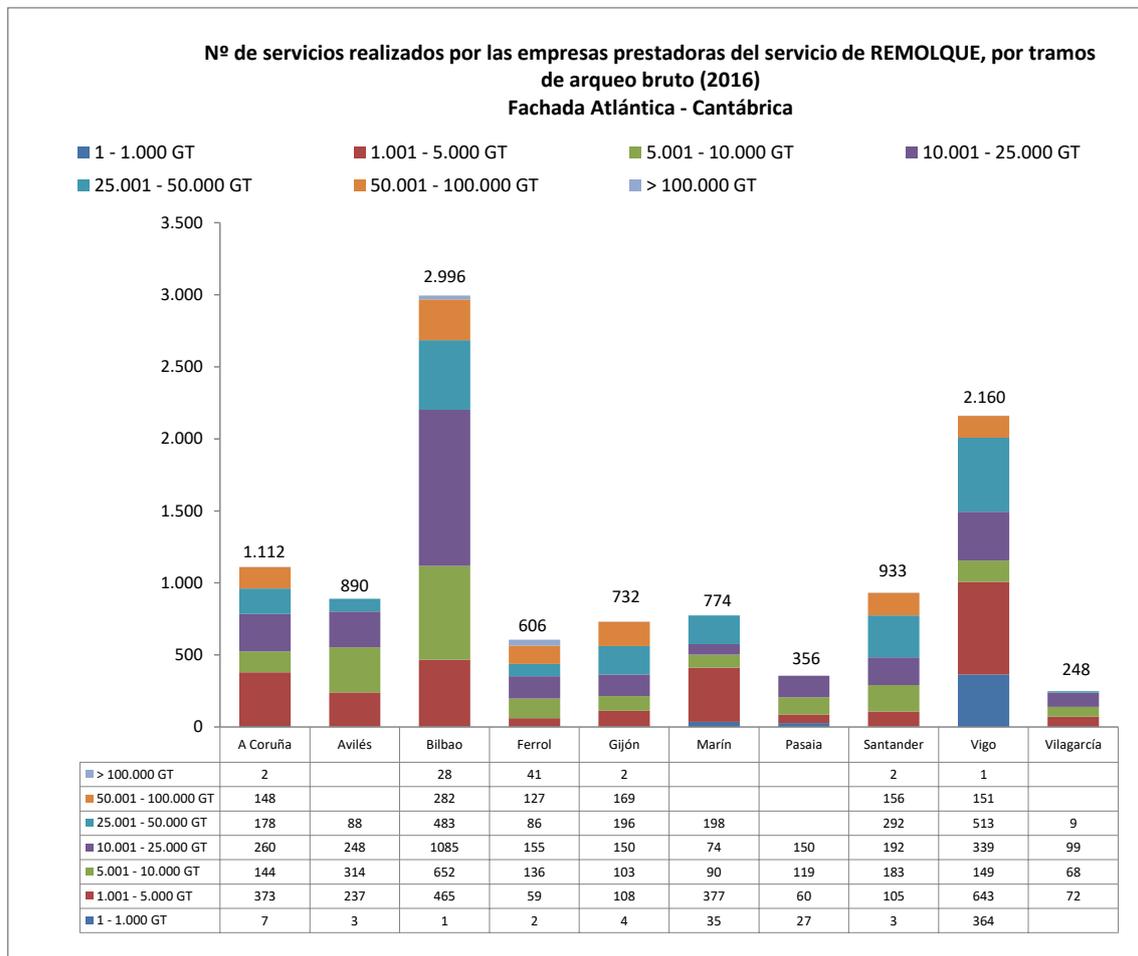


Figura 35: Número de servicios de remolque por tramos de arqueo bruto y fachada, para la fachada Atlántica-Cantábrica

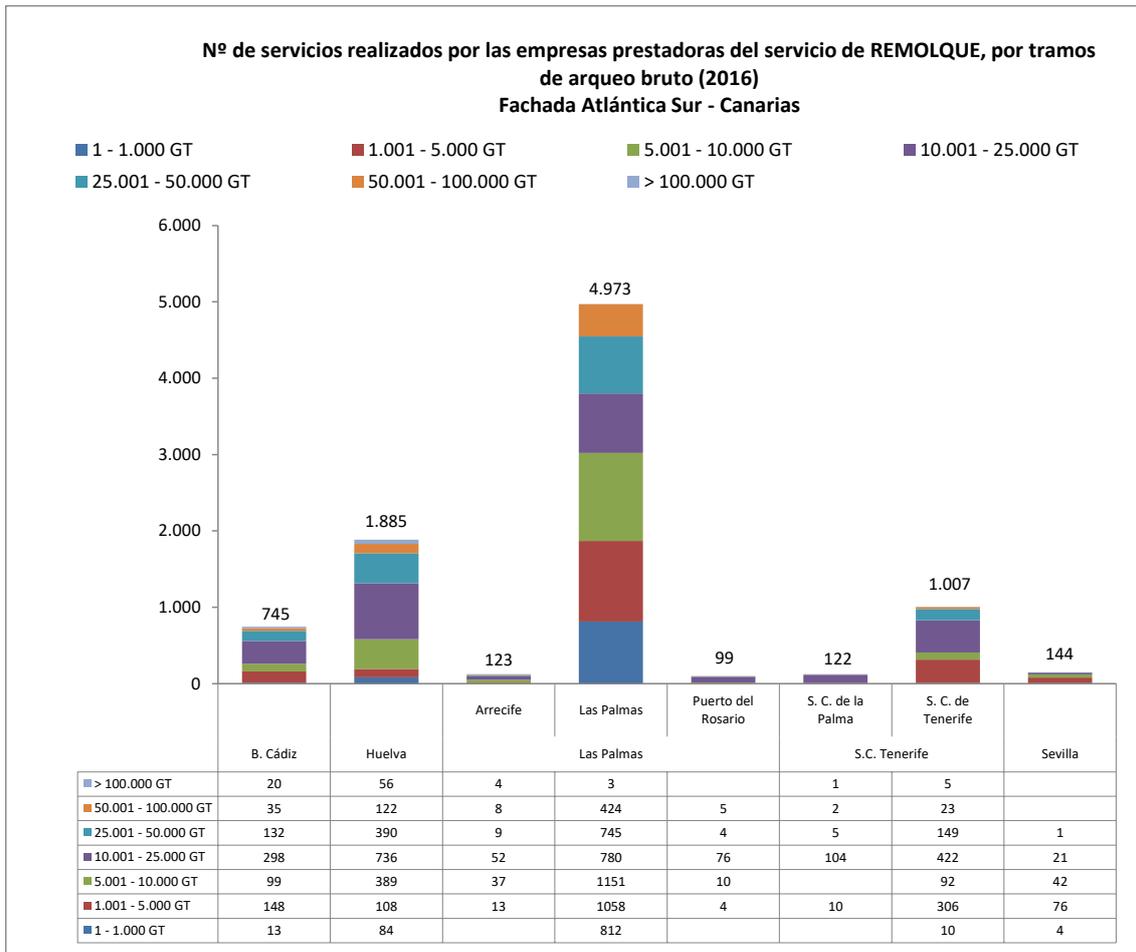


Figura 36: Número de servicios de remolque por tramos de arqueo bruto y fachada, para la fachada Atlántica Sur-Canarias

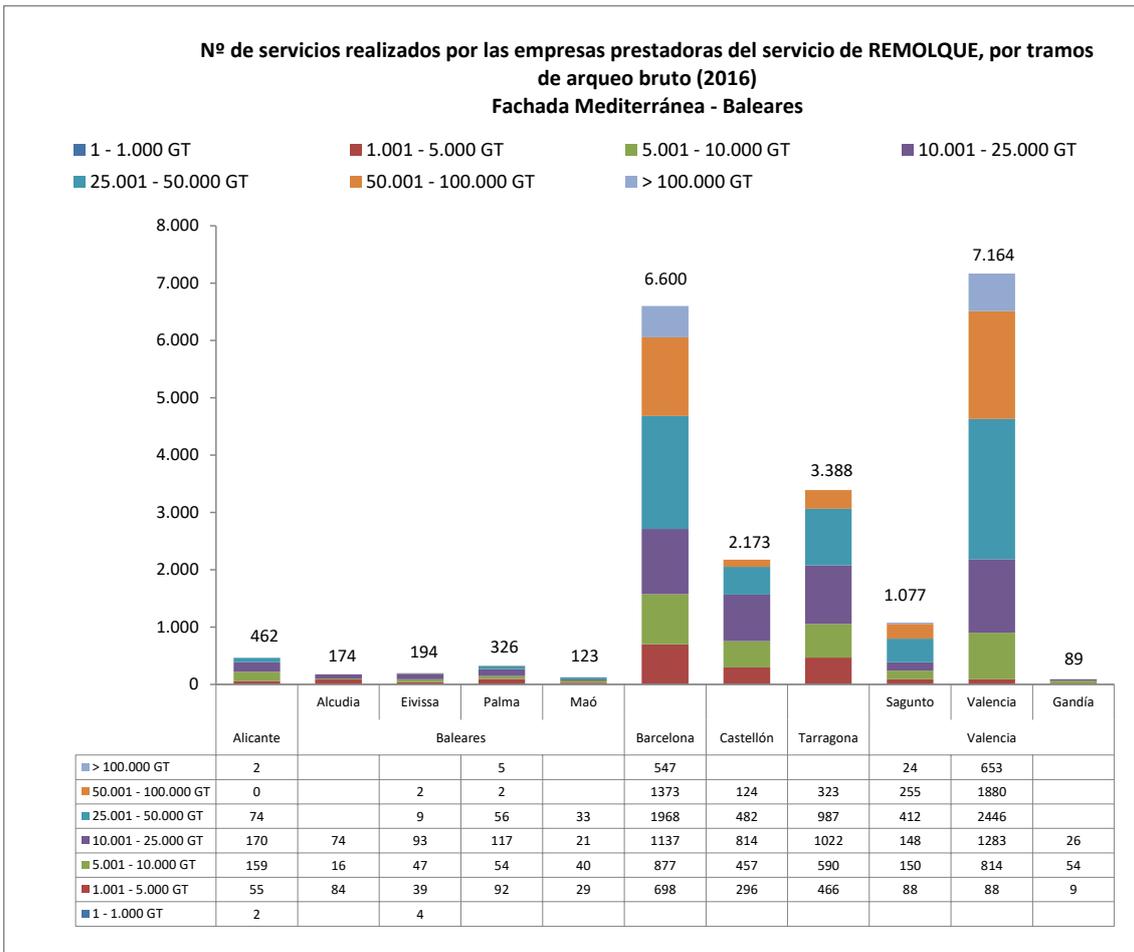


Figura 37: Número de servicios de remolque por tramos de arqueo bruto y fachada, para la fachada Mediterránea-Baleares

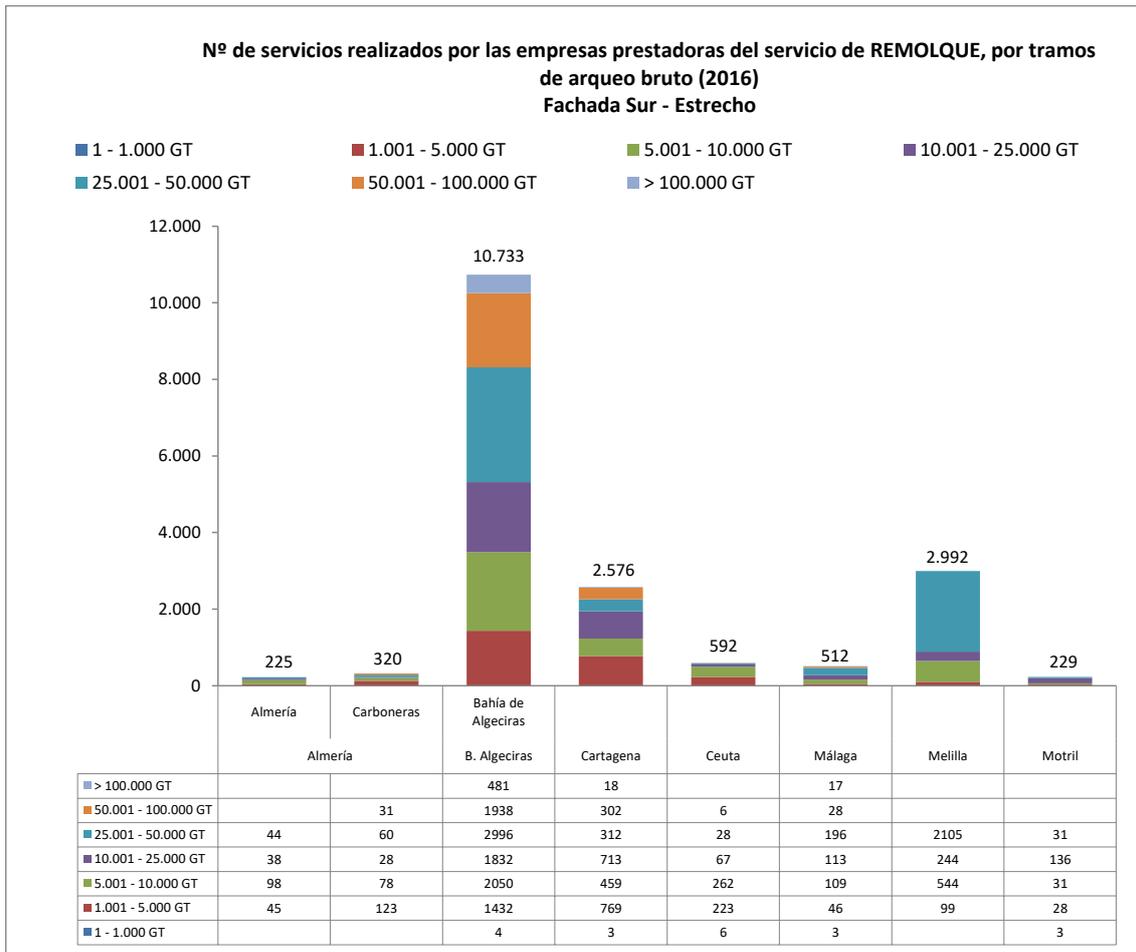


Figura 38: Número de servicios de remolque por tramos de arqueo bruto y fachada, para la fachada Sur-Estrecho

Existen casos donde una empresa prestadora está presente en varios puertos gestionados por la misma Autoridad Portuaria, y pone a disposición de los mismos toda su flota; tal y como sucede en los puertos de la Autoridad Portuaria de Valencia, en los puertos de la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras o en los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares.

c. Número de servicios realizados por remolcador según puerto

El número de servicios de remolque realizados por remolcador se ha calculado en base al total de los servicios realizados en cada puerto por los remolcadores registrados. Ambos datos se han obtenido de las Autoridades Portuarias y del Departamento de Servicios Portuarios de Puertos del Estado.

En el caso de Melilla, al igual que ocurría en los análisis de años anteriores, el servicio de remolque es obligatorio para todos los buques, prestando servicio de acompañamiento en todas las maniobras, por lo que al disponer de un único remolcador el número de servicios por remolcador es muy alto.

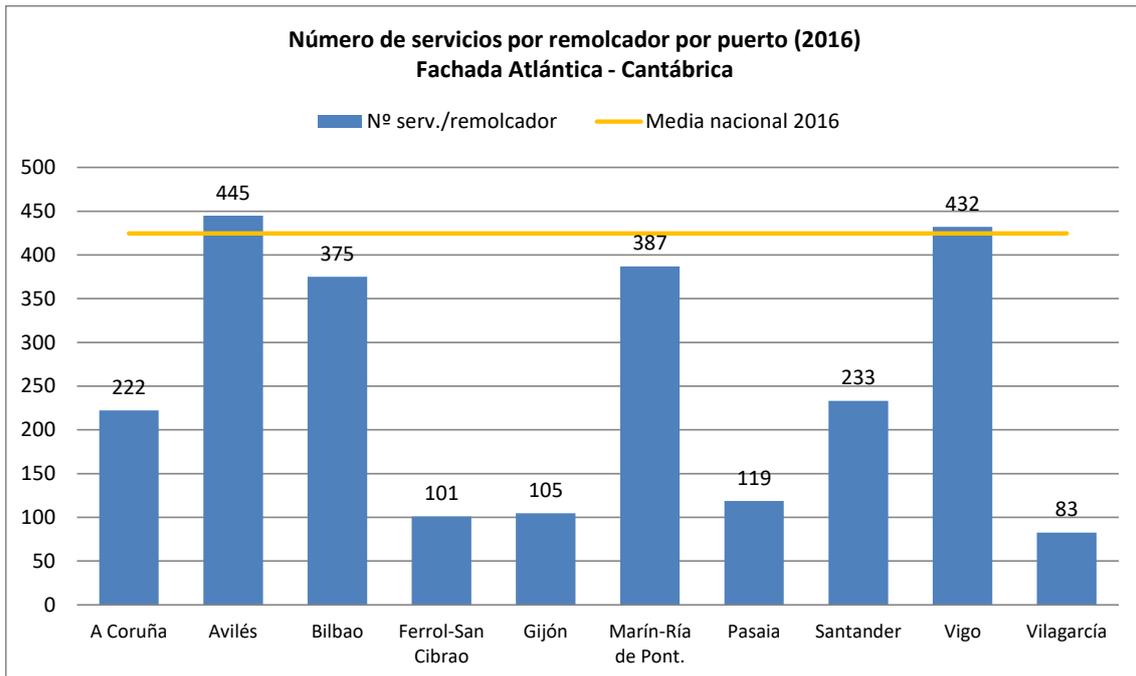


Figura 39: Número de servicios por remolcador, por puerto. Fachada Atlántico – Cantábrico.

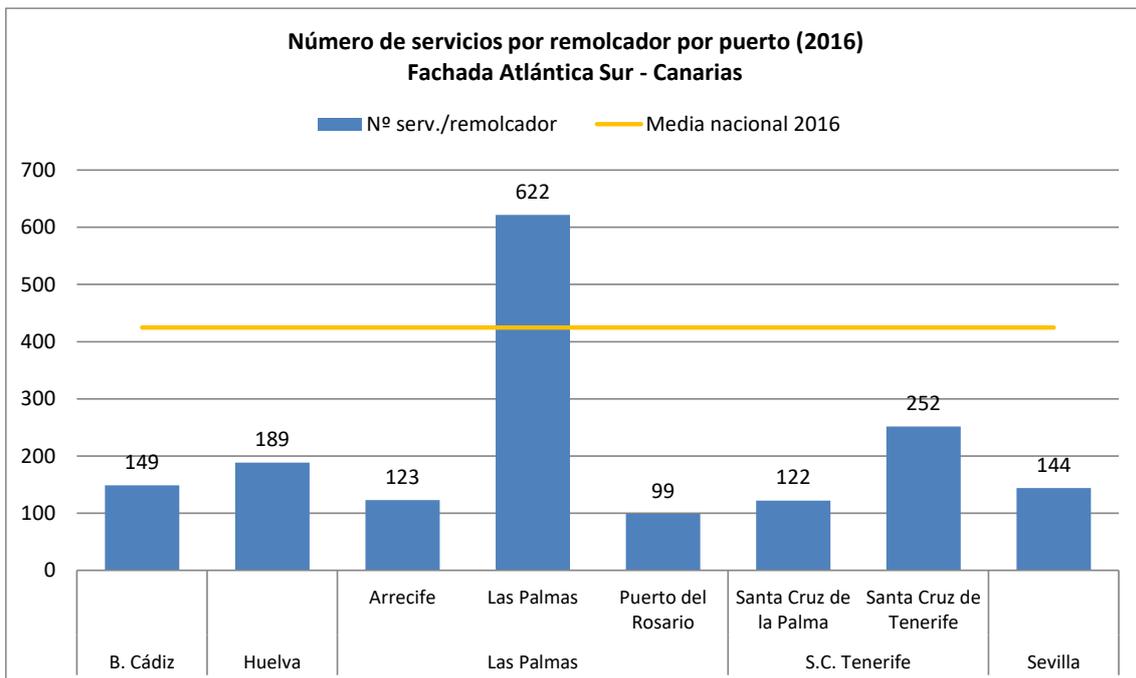


Figura 40: Número de servicios por remolcador, por puerto. Fachada Atlántica Sur – Canarias.

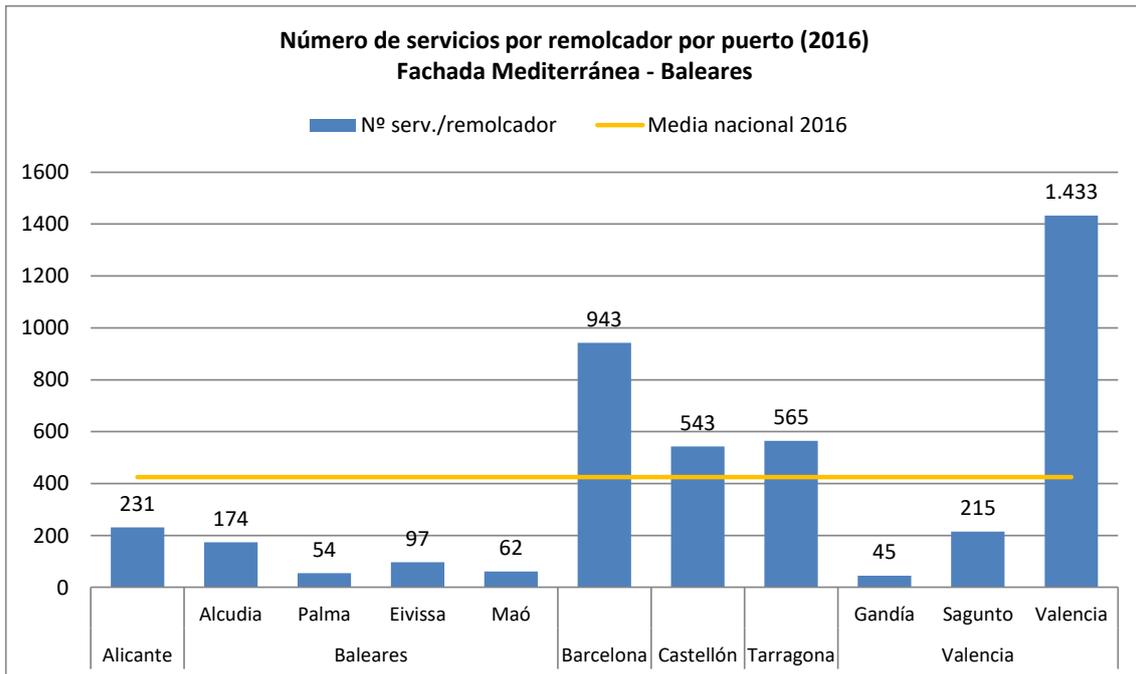


Figura 41: Número de servicios por remolcador, por puerto. Fachada Mediterránea – Baleares.

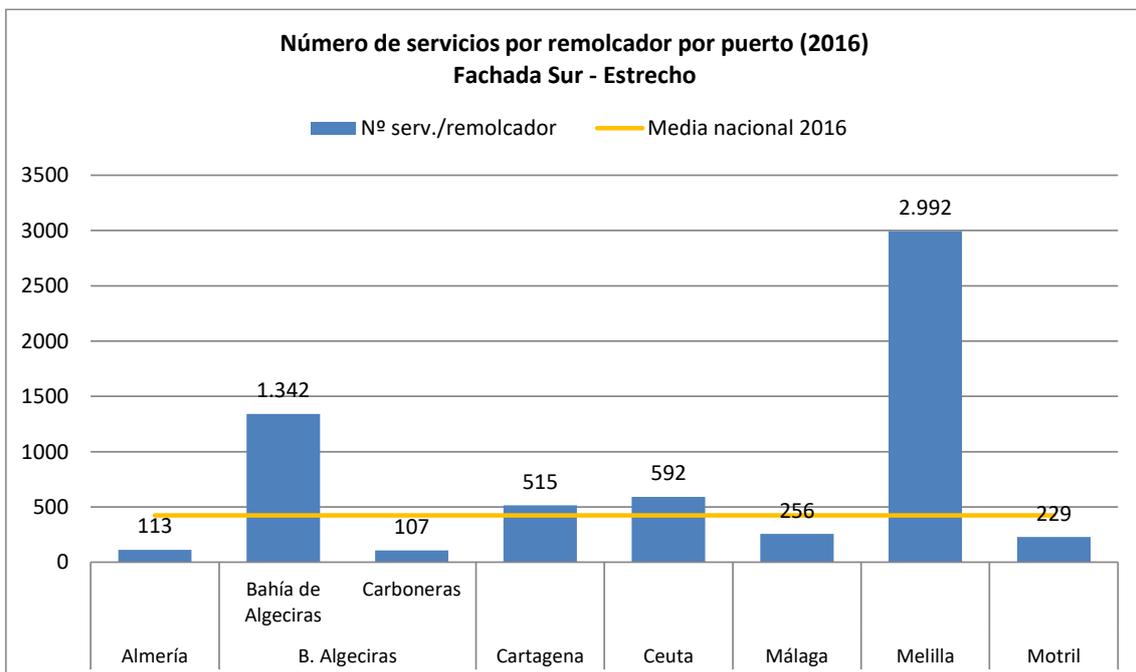


Figura 42: Número de servicios por remolcador, por puerto. Fachada Sur – Estrecho.

En el indicador número de servicios/número de remolcadores, el valor más alto del indicador (exceptuando el ya comentado caso de Melilla) corresponde a los puertos de Valencia (1.433) y Bahía de Algeciras (1.342), mientras que el puerto con el valor más bajo corresponde a Gandía (45). Estos resultados, se ajustan claramente al concepto de “economía de escala” que se corresponde con una mayor productividad de la oferta cuando existe demanda.

Destaca el caso particular de Melilla, donde el servicio de remolque es obligatorio para la totalidad de los buques, alcanzando los 2.992 servicios.

El concepto de “economía de escala” se refleja claramente en el gráfico siguiente, como se puede observar según la línea exponencial, que representa la tendencia media de los puertos españoles. Los puertos de Valencia, Bahía de Algeciras y Barcelona son los más productivos por número de remolcadores.

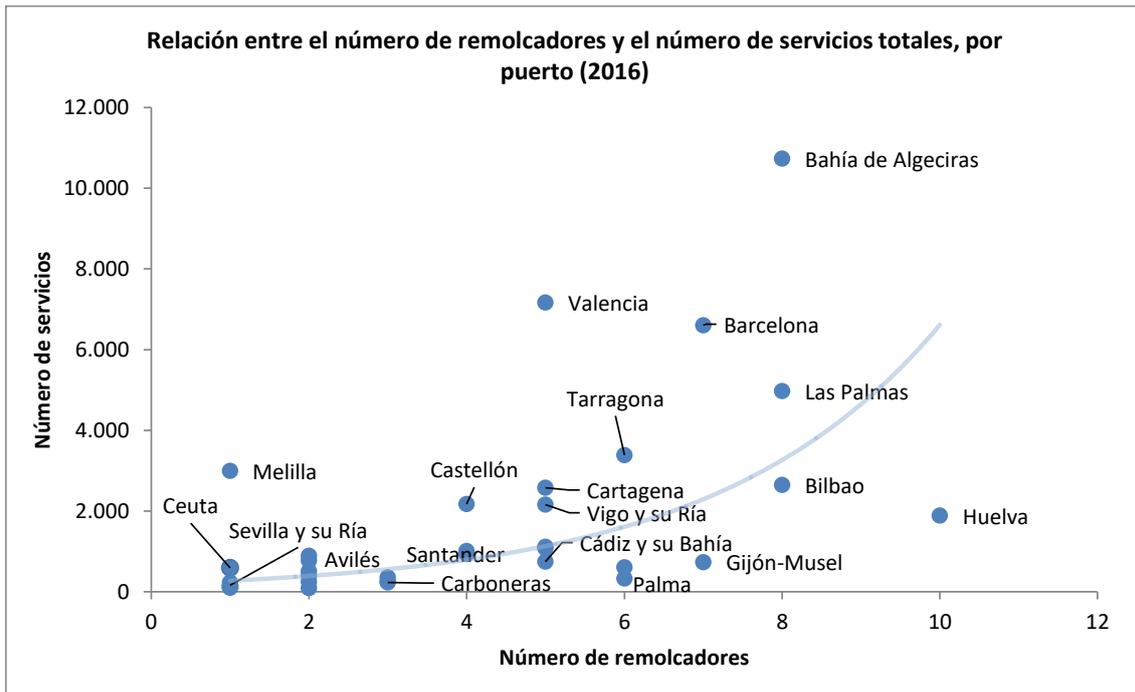


Figura 43: Relación entre el número de remolcadores y el número de servicios totales, por puerto.

d. Número medio de remolcadores utilizados por servicio

Se toman los datos de cada prestadora para el año 2016, según tramos de arqueo bruto de los buques. No existen diferencias significativas con años anteriores. Las diferencias entre puertos son debidas a las necesidades específicas de cada uno de ellos (climatología, complejidad de las operaciones, tipos y tamaños de buques más frecuentes, etc.).

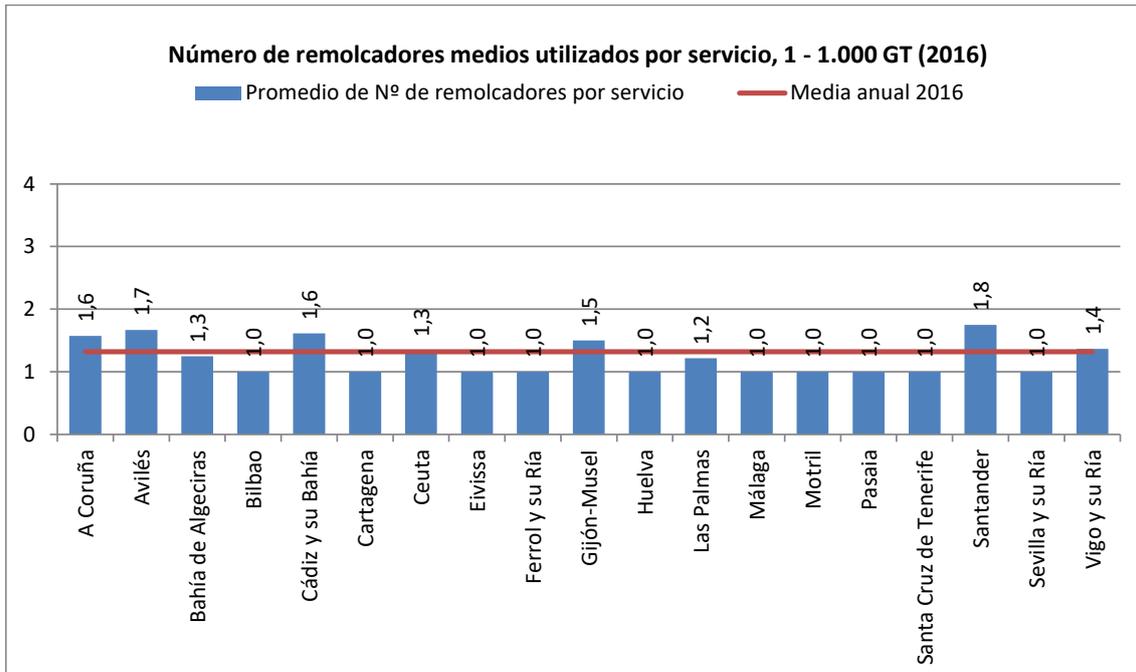


Figura 44: Número de remolcadores medios utilizados por servicio, tramo 1-1.000 GT.

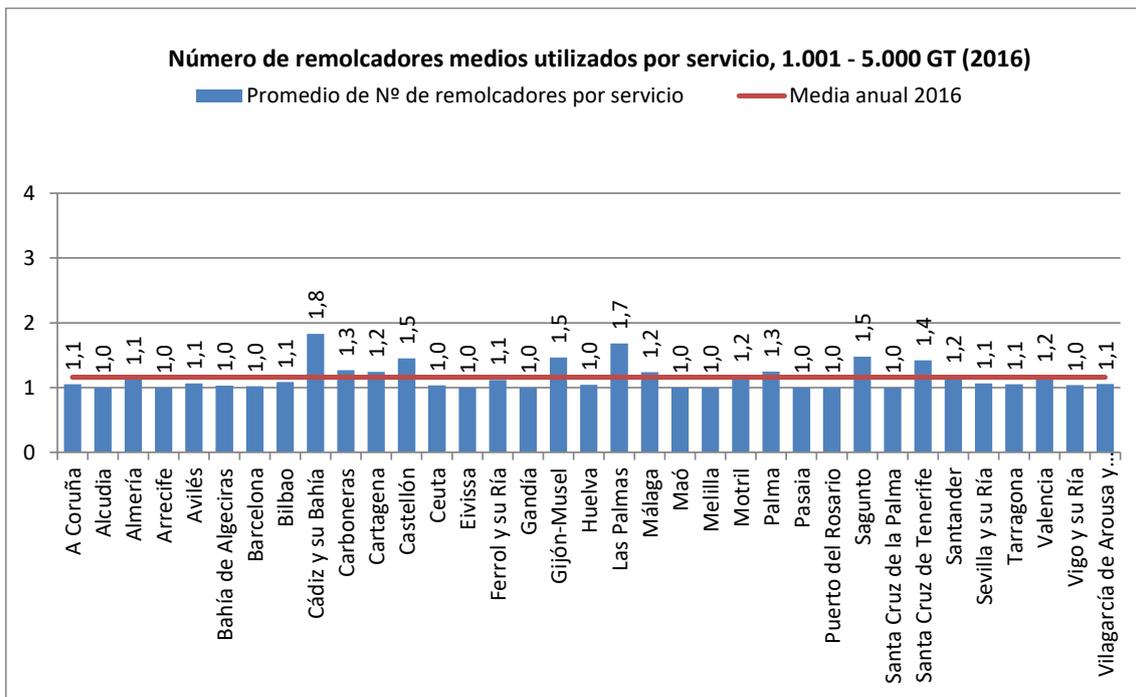


Figura 45: Número de remolcadores medios utilizados por servicio, tramo 1.001-5.000 GT.

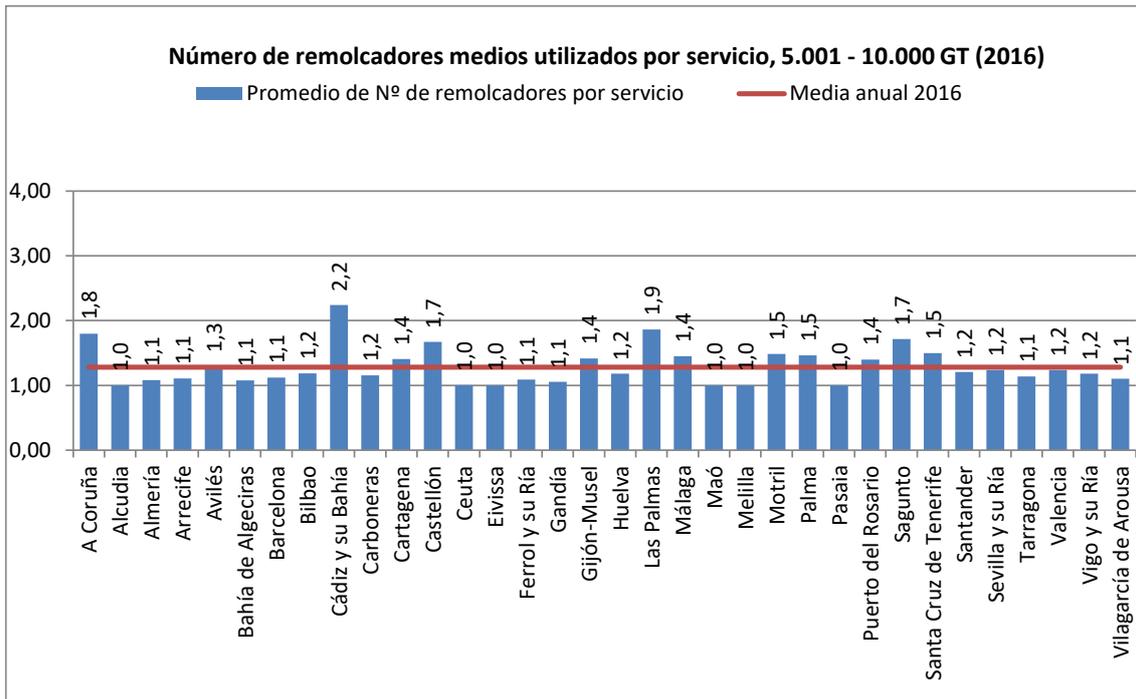


Figura 46: Número de remolcadores medios utilizados por servicio, tramo 5.001-10.000 GT.

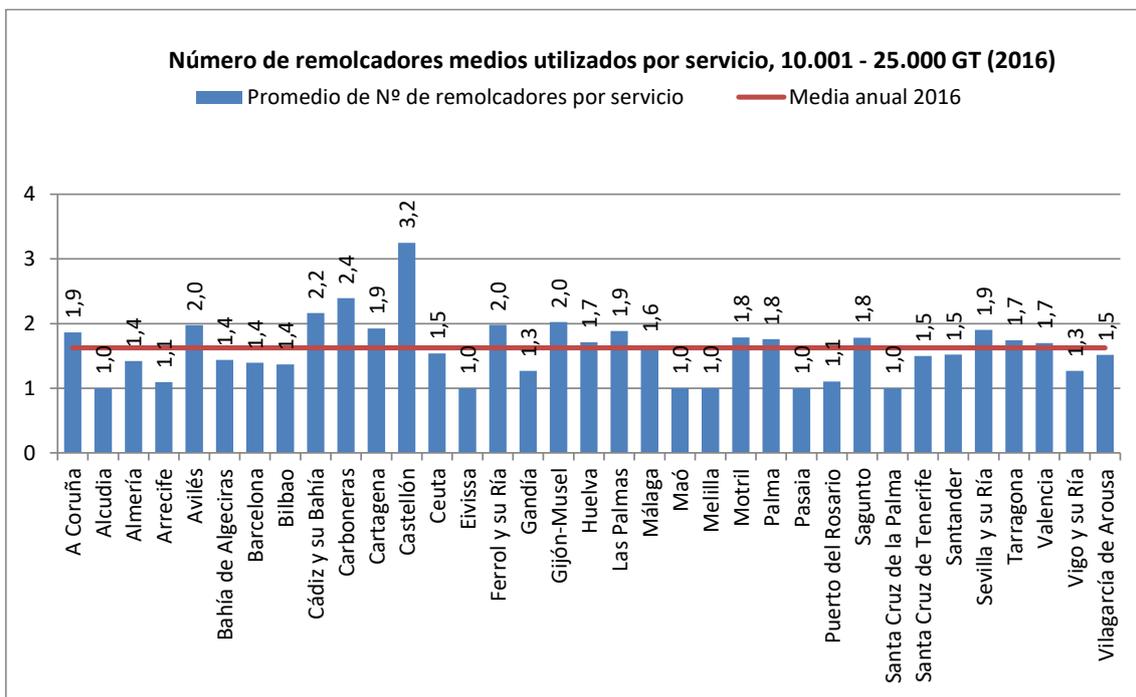


Figura 47: Número de remolcadores medios utilizados por servicio, tramo 10.001-25.000 GT.

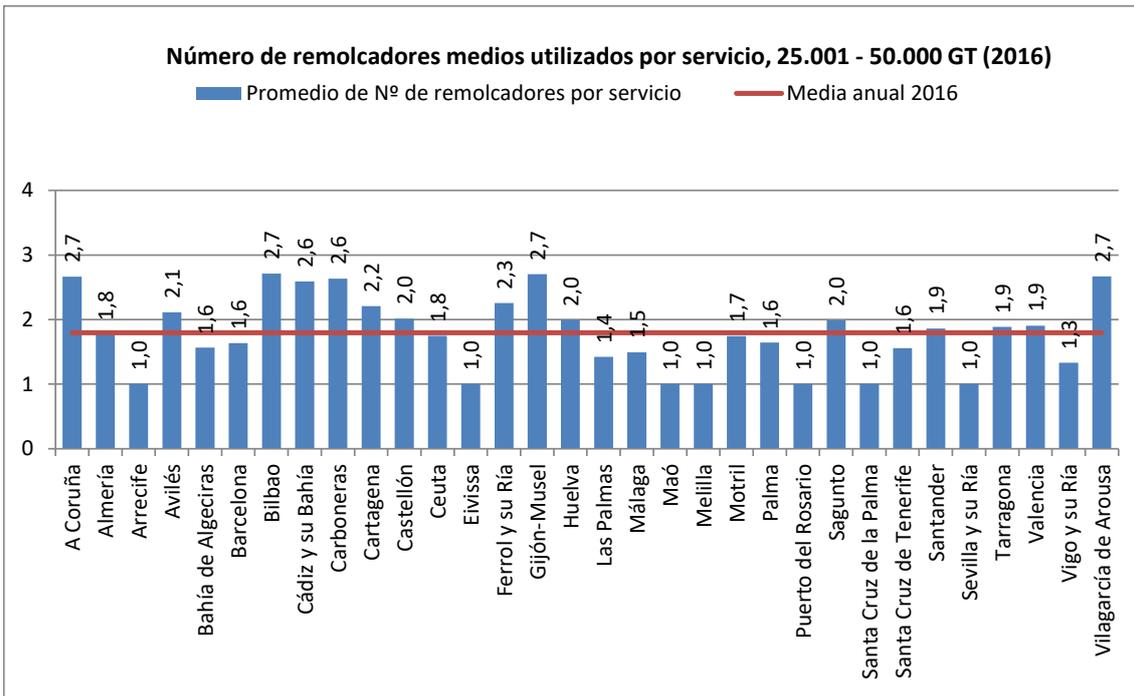


Figura 48: Número de remolcadores medios utilizados por servicio, tramo 25.001-50.000 GT.

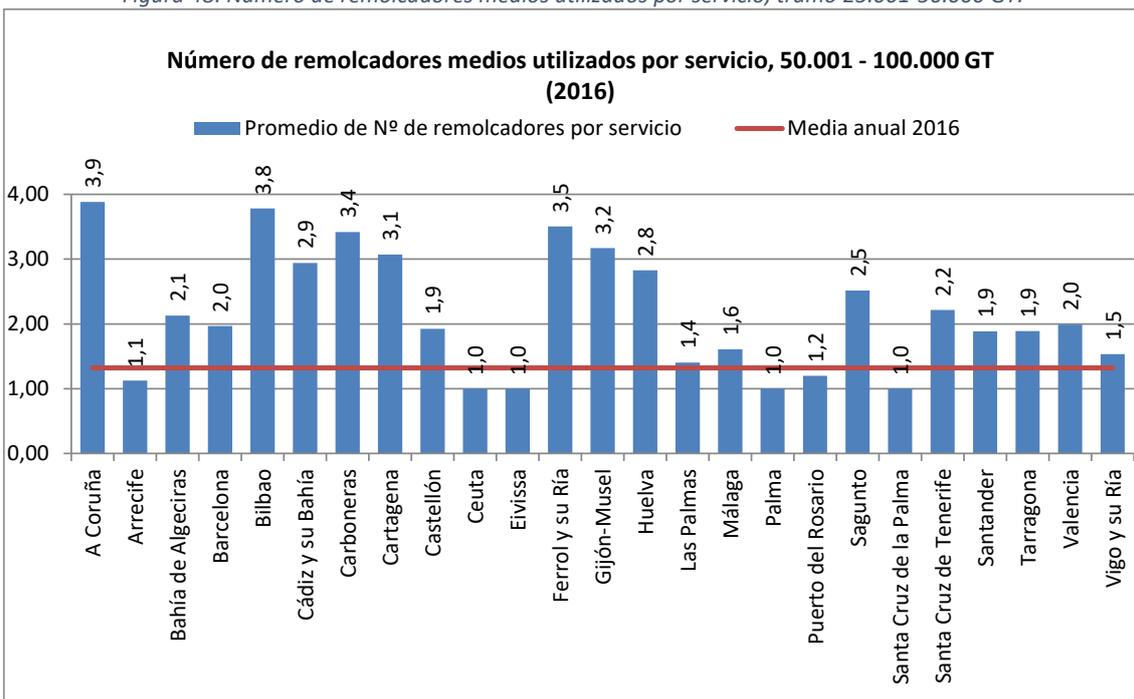


Figura 49: Número de remolcadores medios utilizados por servicio, tramo 50.001-100.000 GT.

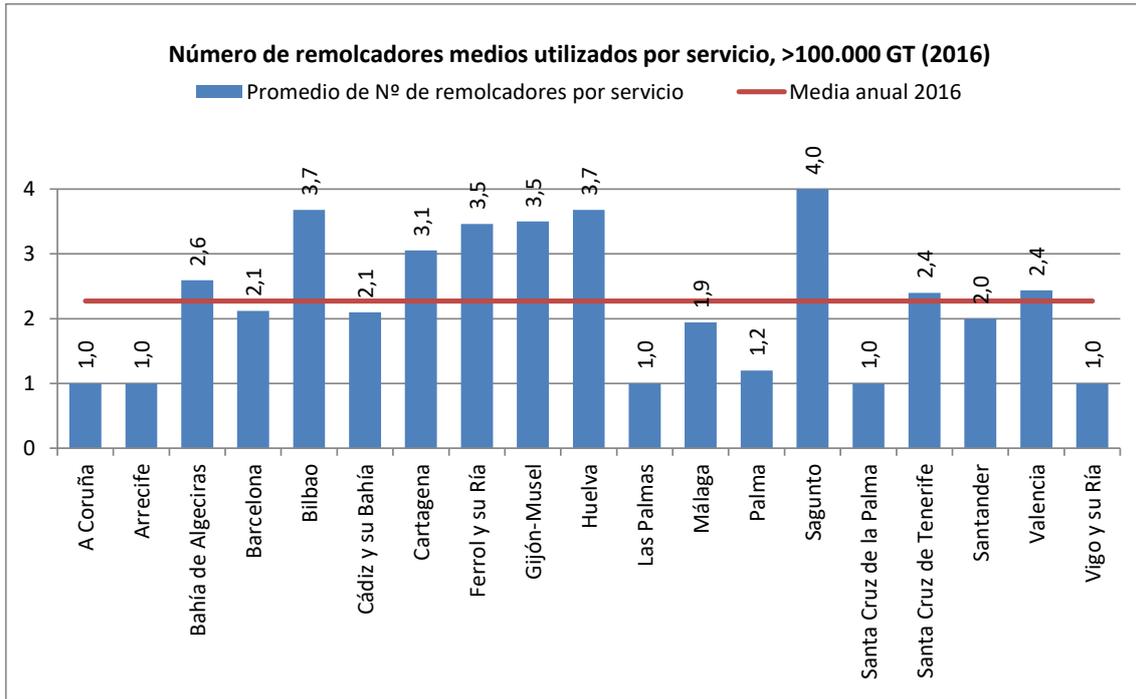


Figura 50: Número de remolcadores medios utilizados por servicio, tramo > 100.000 GT.

2.2.3. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE REMOLQUE

Facturación media del servicio de remolque para buques según tramo

El indicador de facturación media del servicio de remolque se ha elaborado en base a datos de facturación y número de servicios realizados. En el siguiente gráfico se muestra la facturación media en cada fachada desglosada por tramos de arqueado de los buques, en comparación con la facturación media del servicio de remolque del año 2016 para el conjunto de los puertos españoles. Los datos relativos al número de servicios realizados y la facturación total de cada tramo proceden de la base de datos de Servicios Portuarios de Puertos del Estado.

Como se puede observar en los gráficos de los dos años, la facturación media por servicio en la Fachada Atlántica-Cantábrica es superior en los tramos a partir de los 5.000 GT, alejándose más de la media nacional en los mayores tramos de arqueado bruto. Destaca asimismo la facturación del tramo > 100.000 GT de arqueado bruto en la fachada Atlántica Sur – Canarias.

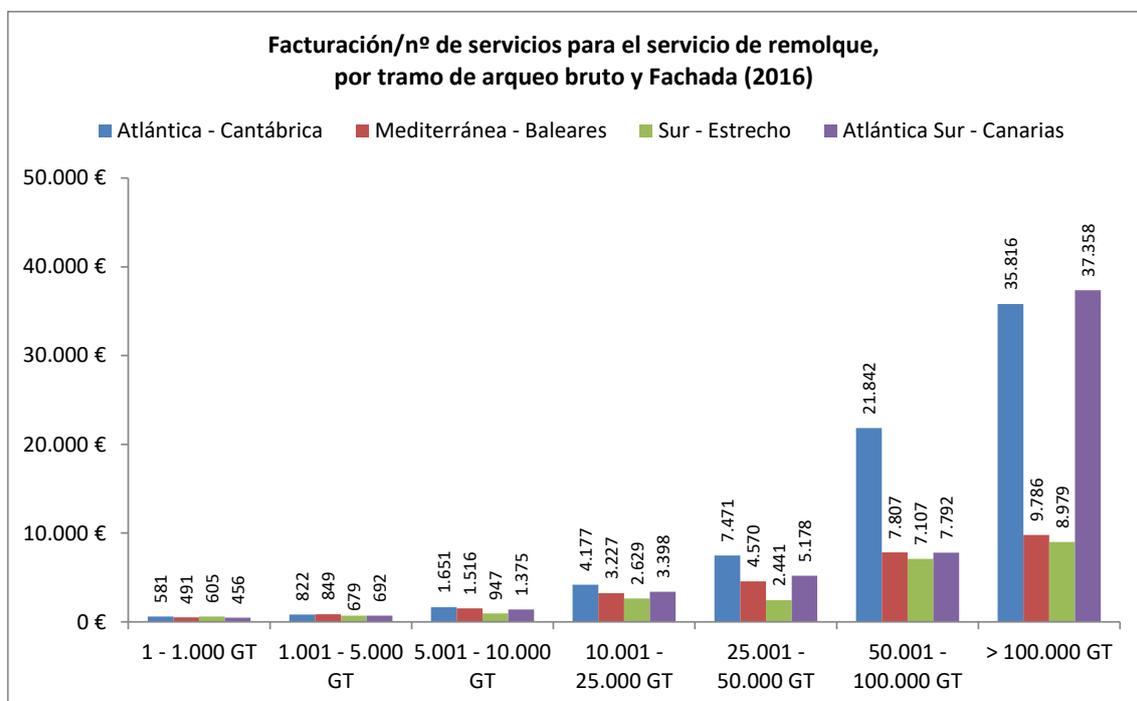


Figura 51: Facturación entre número de servicios para el servicio de remolque, por tramo de arqueado bruto y fachada.

Los siguientes gráficos muestran la facturación media por remolcador en cada fachada marítima para el año 2016. La media nacional para el año 2016 es de 1.627.191 €. Cabe señalar que este indicador para la fachada Mediterránea – Baleares tiene un valor significativamente superior a la media nacional. En el lado opuesto se encuentra la fachada Atlántico Sur – Canarias, con un valor inferior a la media.

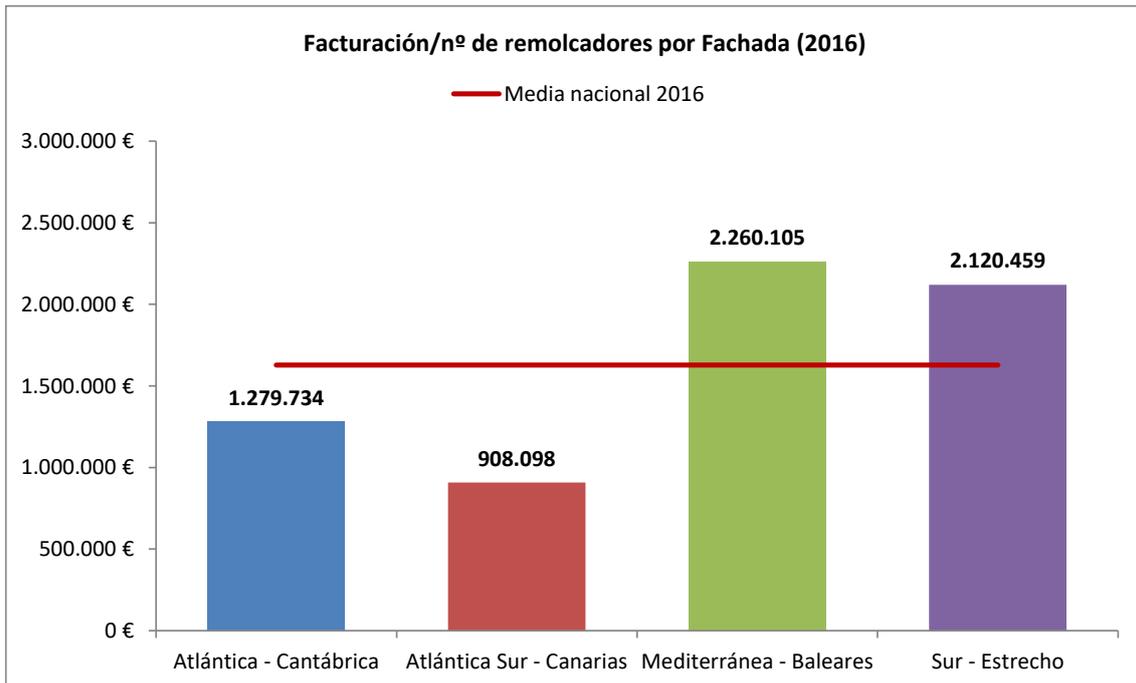


Figura 52: Facturación entre número de remolcadores para el servicio de remolque por fachada.

En las siguientes gráficas se muestra el mismo indicador desglosado por puerto. Como se puede observar, existe gran dispersión en este indicador. En general, los puertos con mayor número de escalas, y por tanto, de servicios, tienen unas productividades superiores a las de los puertos más pequeños.

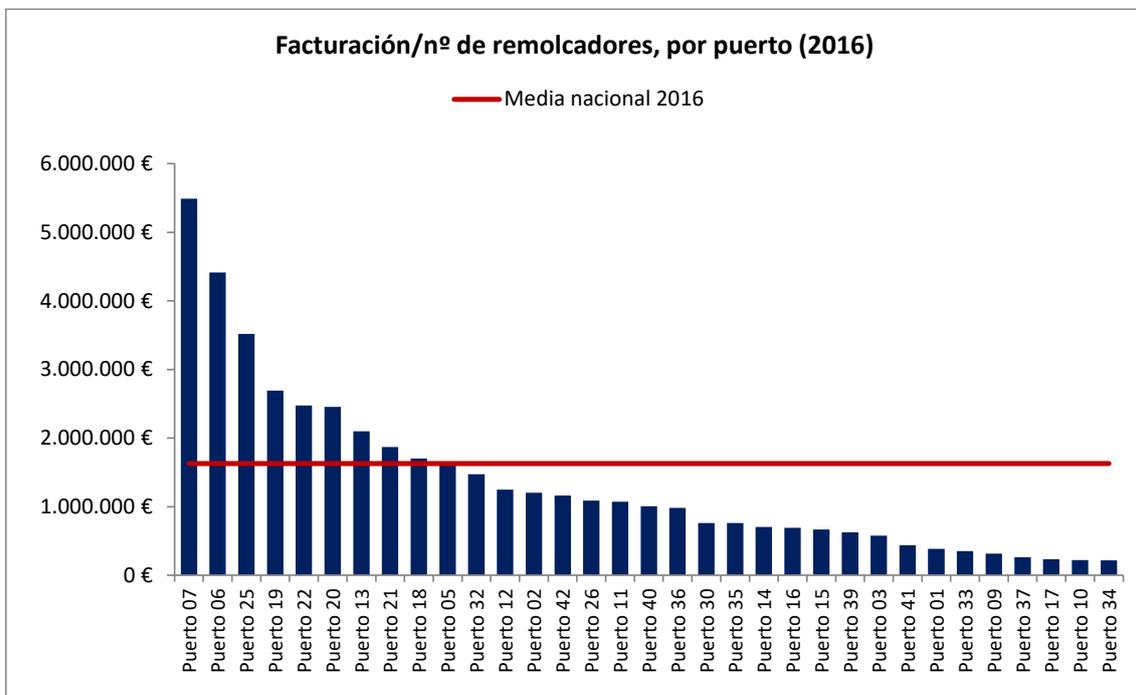


Figura 53: Facturación entre número de remolcadores para el servicio de remolque por puerto.

2.3. SERVICIO PORTUARIO DE AMARRE Y DESAMARRE

El servicio de amarre y desamarre de buques se define de la siguiente manera en el artículo 128 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante:

1. *Se entiende por servicio de amarre el servicio cuyo objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos en los muelles o atraques para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre designado por la Autoridad Portuaria, y en el orden y con la disposición conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque.*
2. *Se entiende por servicio de desamarre aquel cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de fijación a los que está amarrado siguiendo la secuencia e instrucciones del capitán y sin afectar a las condiciones de amarre de los barcos contiguos.*
3. *Las prescripciones particulares del servicio contendrán los medios que este servicio debe disponer para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción contra incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.*

2.3.1. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE

a. Número de empresas prestadoras del servicio de amarre y desamarre

En el siguiente cuadro se muestra el número de empresas prestadoras del servicio de amarre y desamarre por puerto. En la mayor parte de los puertos hay una única empresa licenciataria, sin embargo, cabe destacar la existencia de más de una prestadora en puertos como Ceuta, Barcelona, Bahía de Algeciras, Ferrol, Carboneras, Santa Cruz de Tenerife, Santander y Sevilla. En el caso de Algeciras y Tenerife existe una licencia abierta al uso general, y dos licencias en integración de servicios. En el caso de Santa Cruz de Tenerife existe una licencia abierta y tres en integración de servicios, que corresponden a navieras dedicadas al tráfico de pasajeros.

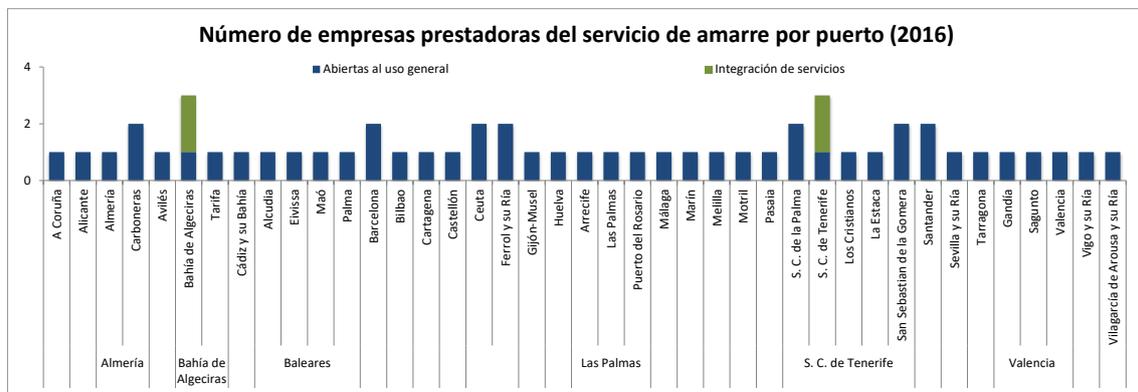


Figura 54: Número de empresas prestadoras del servicio de amarre y desamarre por puerto.

b. Plazo medio de licencias por puerto

La Ley 48/2003 establecía 13 años de duración máxima, mientras que la Ley 33/2010 establece 10 años de duración máxima. El plazo medio para el año 2016 se sitúa en 5,6 años, el motivo por el que el plazo de la licencia es bajo en estos puertos es que se trata de una ampliación o prórroga hasta la aprobación de los nuevos pliegos del servicio de amarre.

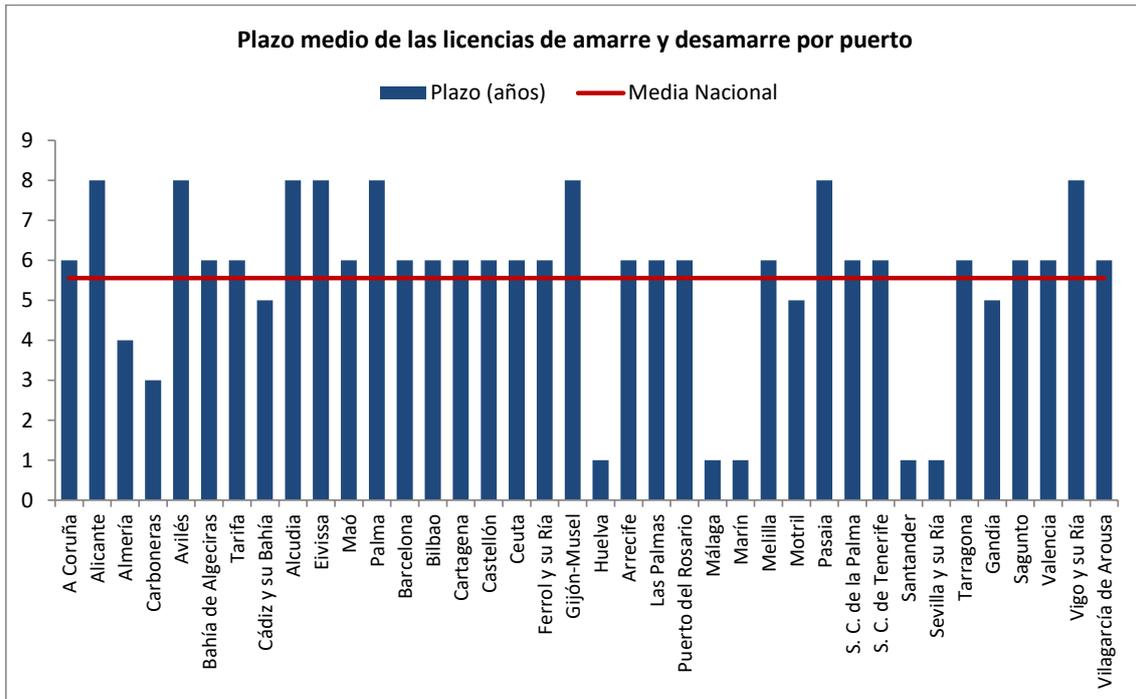


Figura 55: Plazo medio de las licencias de amarre y desamarre, por puerto.

c. Presencia de grupos empresariales en el mercado del servicio portuario de amarre y desamarre, según el registro general de empresas prestadoras de los servicios portuarios

La mayoría de las licencias del servicio de amarre y desamarre corresponden a empresas independientes (78 %). El grupo empresarial con mayor presencia es el Grupo Bergé, con un 15 % de las licencias, seguido por el Grupo Mooring and Port Services (4 %) y el Grupo Boluda con un 3 %.

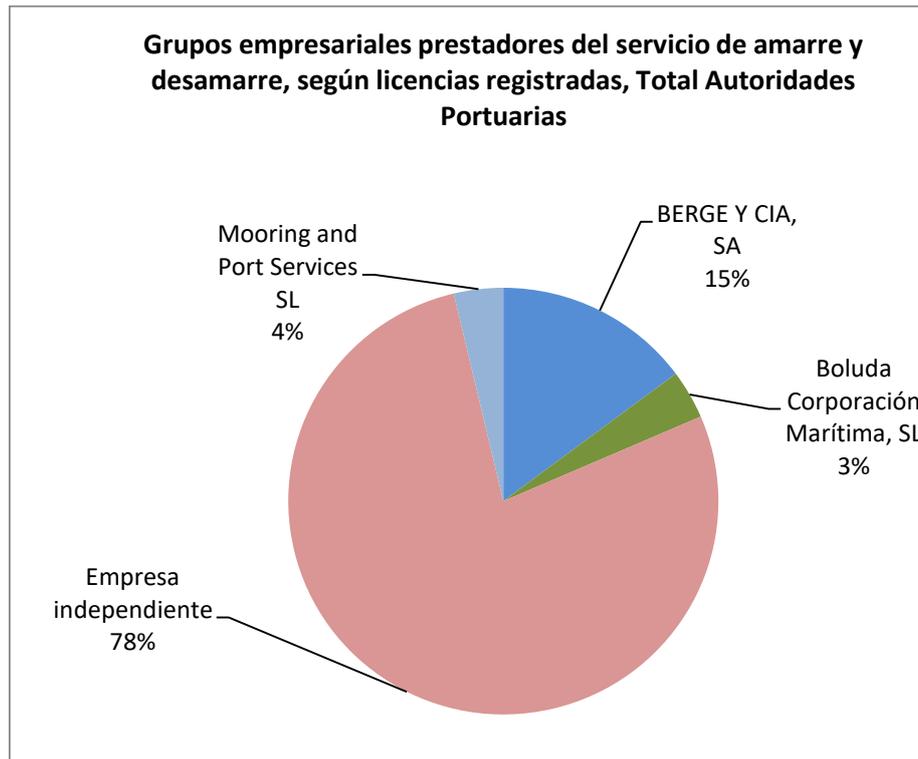


Figura 56: Grupos empresariales prestadores del servicio portuario de amarre y desamarre.

A continuación se muestra el reparto de los grupos, desagregado por fachadas:

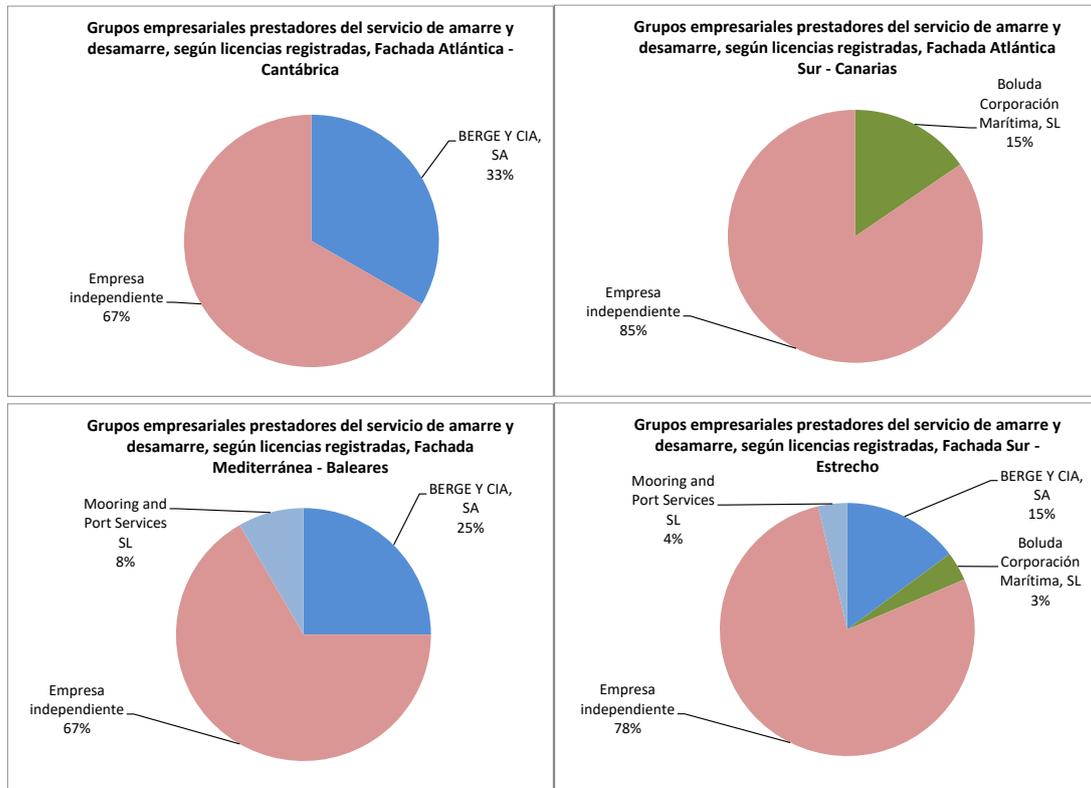


Figura 57: Grupos empresariales prestadores del servicio portuario de amarre y desamarre desagregados por fachadas.

2.3.2. INDICADORES DE RECURSOS DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE

a. Número de amarradores de cada puerto

Los siguientes gráficos muestran el número de amarradores de cada puerto, entendiéndose por amarradores el personal dedicado a la operativa del servicio: amarradores, encargados, patrones, etc. Este indicador se muestra con los puertos desglosados en cuatro fachadas (Atlántica-Cantábrica, Mediterránea-Baleares, Mediterráneo Sur-Estrecho y Atlántico Sur-Canarias). Cabe destacar que los puertos con mayor número de escalas y de servicios disponen de un mayor número de amarradores. Asimismo, se evidencia que, en aquellos puertos con mayor número de licencias (Ceuta, Barcelona, Bahía de Algeciras, Ferrol, Carboneras, Santa Cruz de Tenerife, Santander y Sevilla), hay un mayor número de amarradores, en comparación a puertos del mismo tamaño con una única licencia. No se dispone del dato de jornada laboral de los empleados (a tiempo parcial o a tiempo completo).

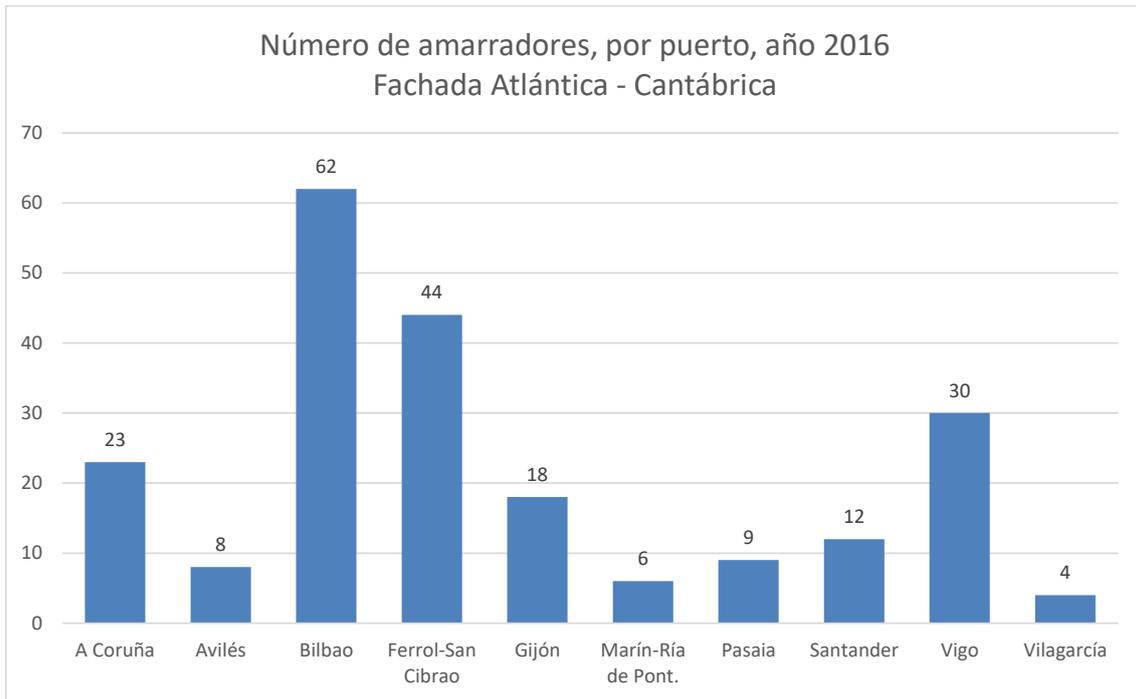


Figura 58: Número de amarradores por puerto, fachada Atlántica-Cantábrica.

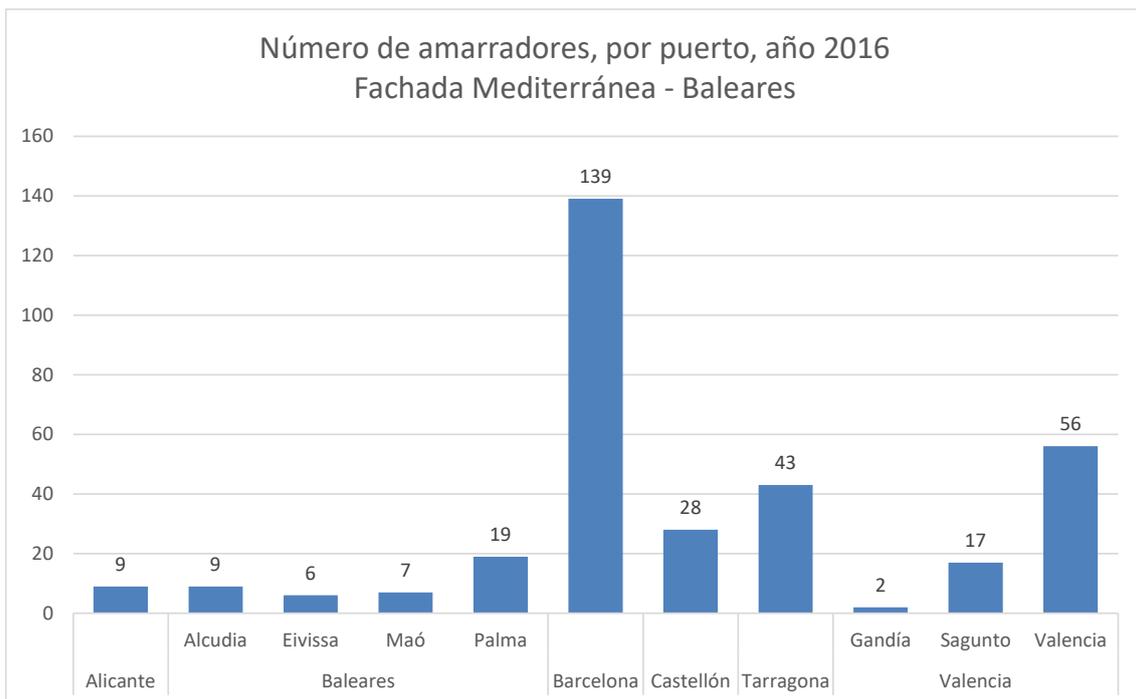


Figura 59: Número de amarradores por puerto, fachada Mediterránea-Baleares

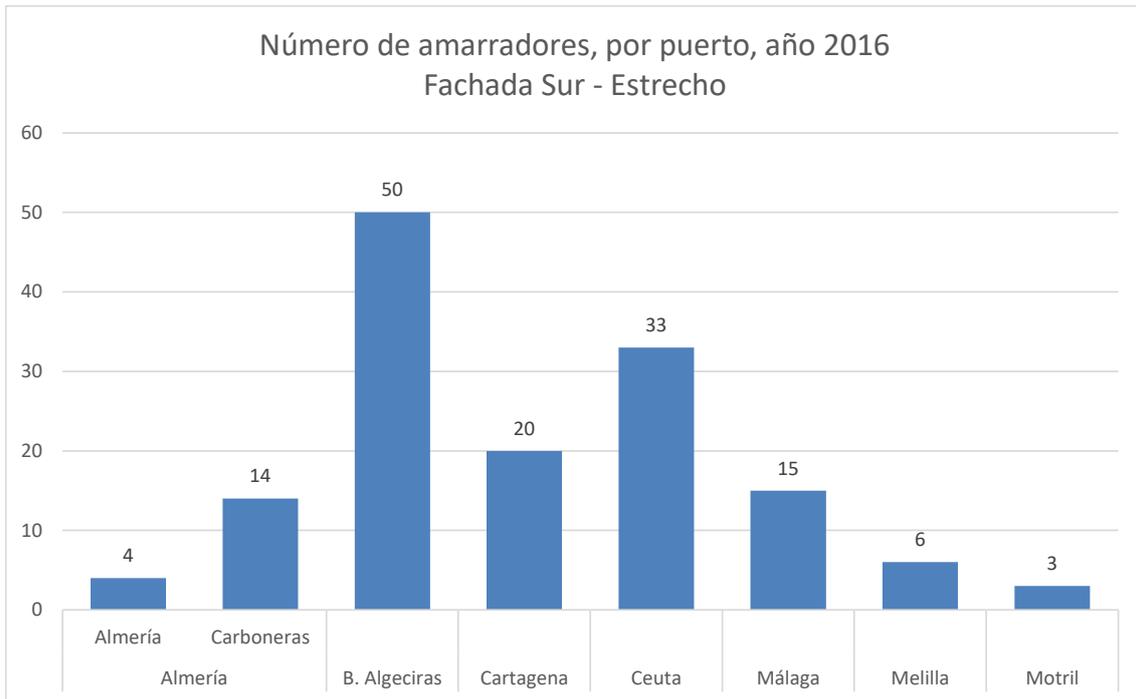


Figura 60: Figura 99: Número de amarradores por puerto, fachada Sur-Estrecho.

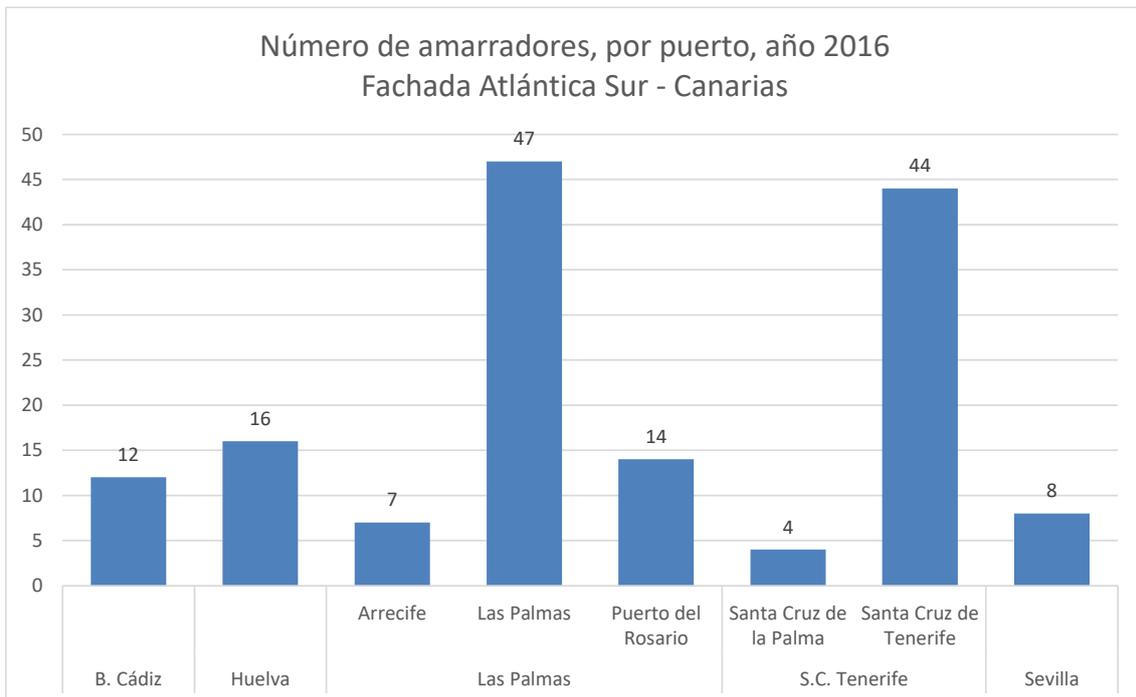


Figura 61: Número de amarradores por puerto, fachada Atlántica Sur-Canarias.

b. Número de servicios de amarre realizados en cada puerto durante el año 2016, según tramos de arqueo bruto de los buques

Las siguientes gráficas muestran el desglose por tramos de arqueo bruto del número de servicios realizados, por puerto.

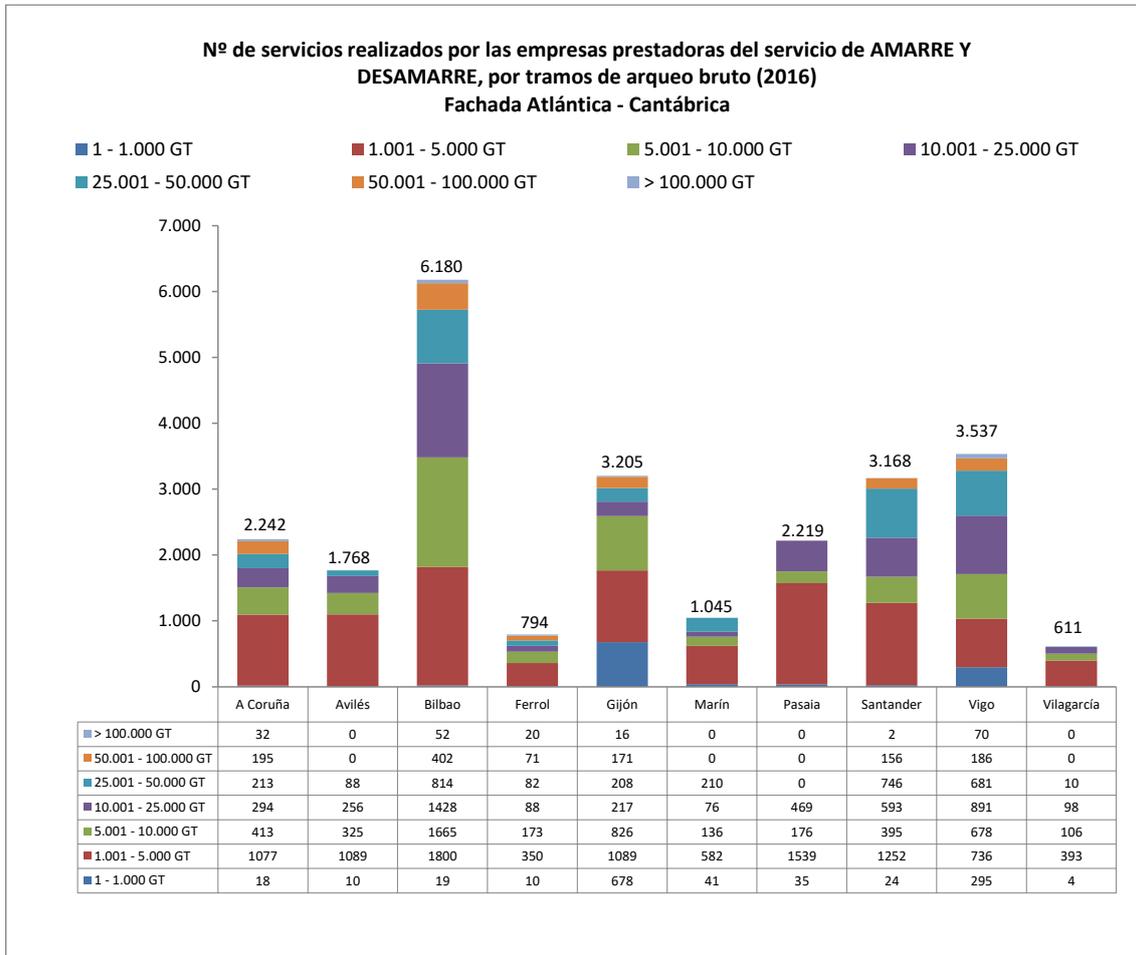


Figura 62: Número de servicios de amarre por tramo de arqueo bruto y fachada, fachada Atlántica-Cantábrica

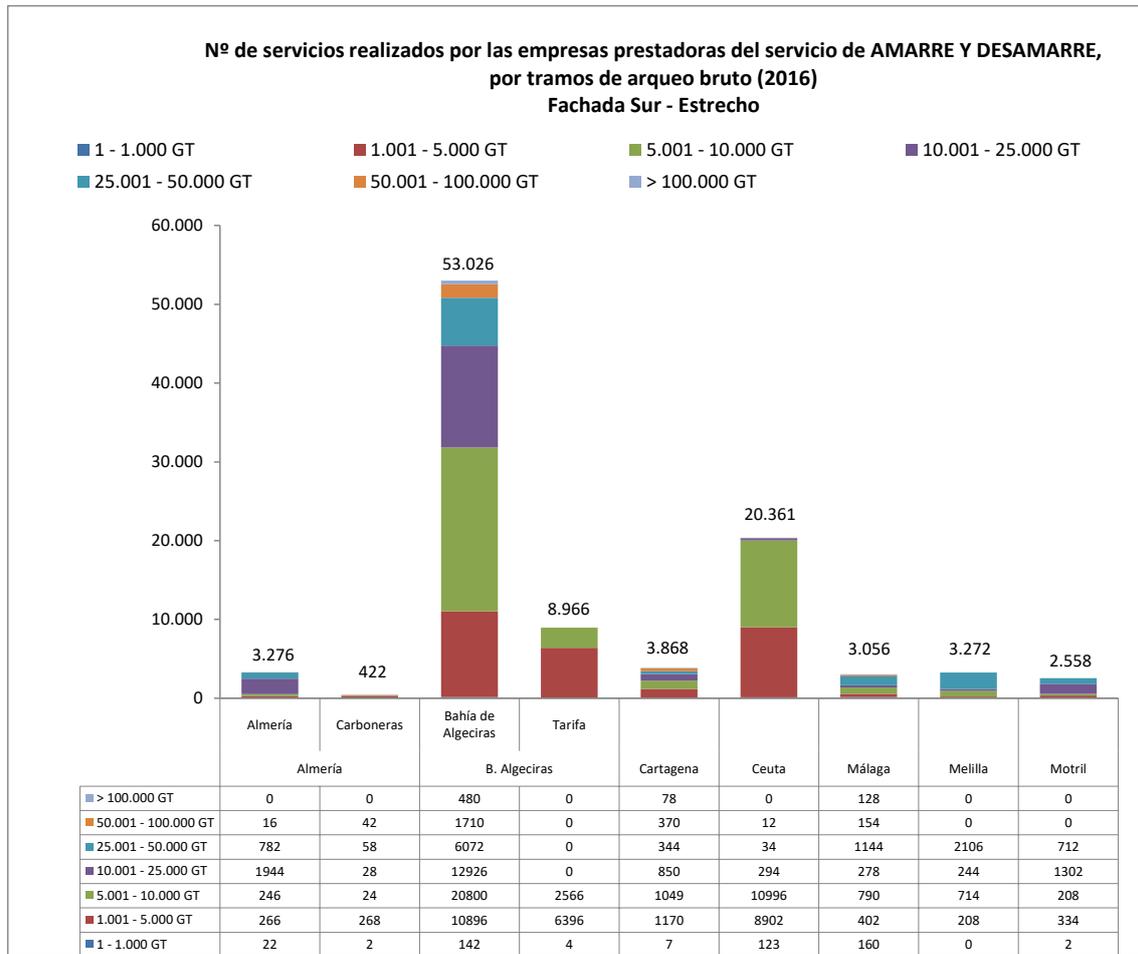


Figura 63: Número de servicios de amarre por tramo de arqueo bruto y fachada, fachada Sur-Estrecho

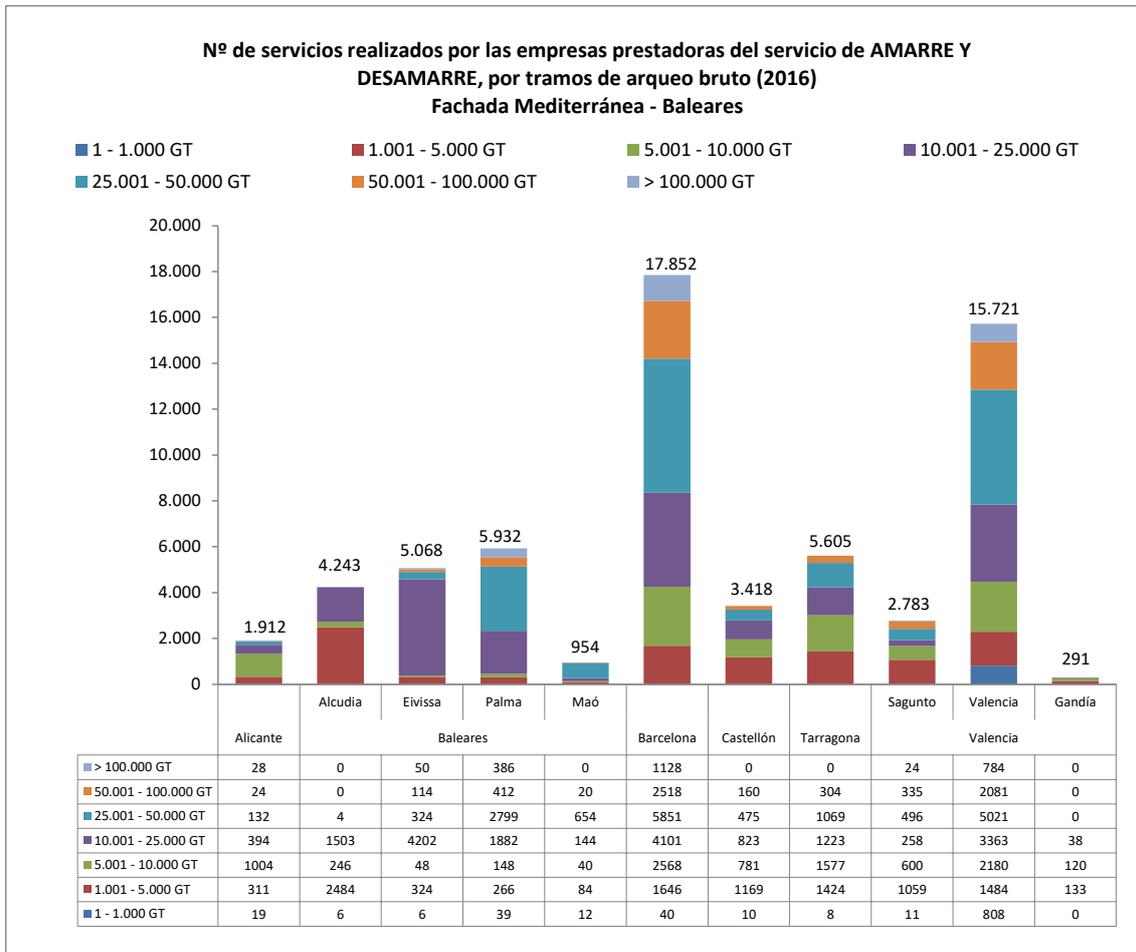


Figura 64: Número de servicios de amarre por tramo de arqueo bruto y fachada, fachada Mediterránea-Baleares

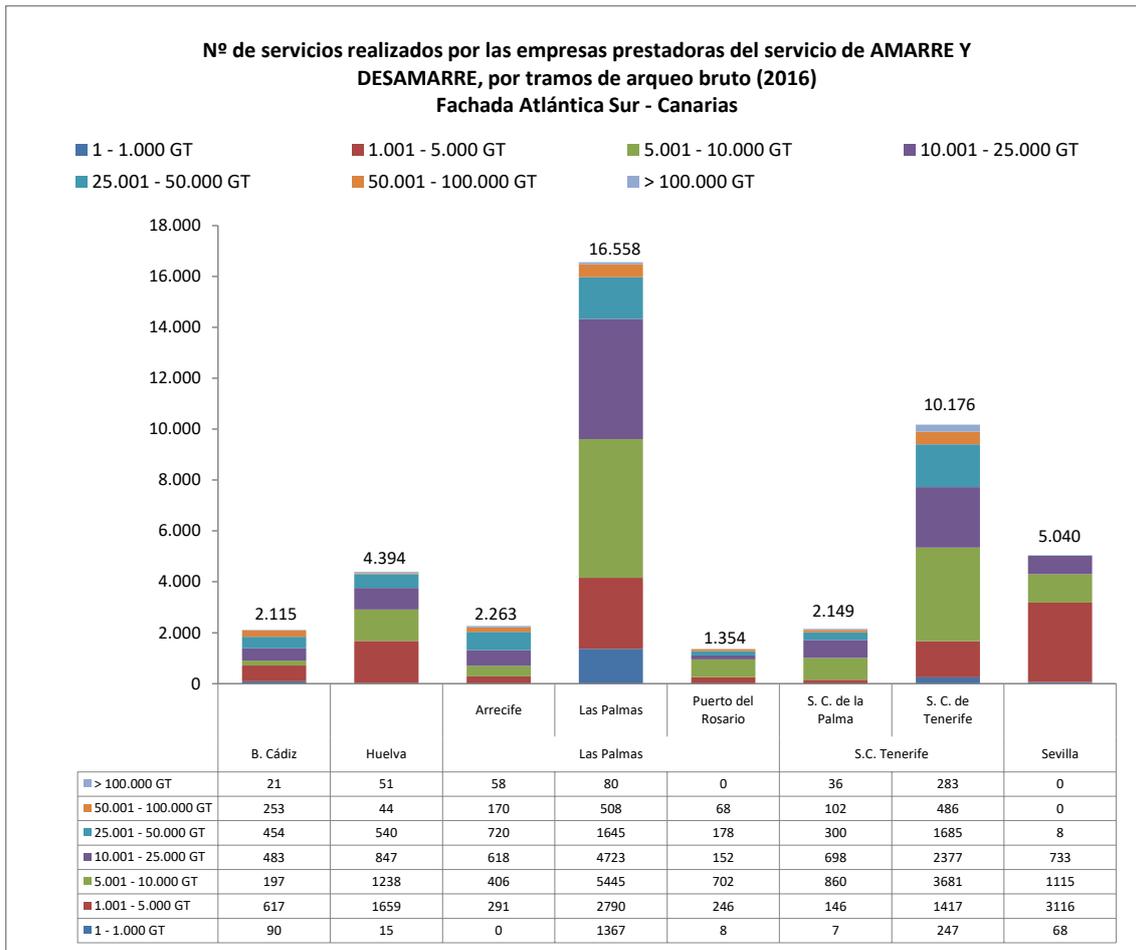


Figura 65: Número de servicios de amarre por tramo de arqueo bruto y fachada, fachada Atlántica Sur-Canarias

2.3.3. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE

Número de servicios por amarrador durante el año 2016 por puerto

Las siguientes gráficas muestran el número medio de servicios por cada amarrador, entendiéndose por amarradores al personal dedicado a la operativa del servicio: amarradores, patrones, etc. El número de servicios de amarre por amarrador se ha calculado en base a la suma de los servicios realizados en cada puerto, de acuerdo con los datos aportados por las Autoridades Portuarias, entre el número de amarradores.

Los datos relativos al número de amarradores proceden de la base de datos del Departamento de Servicios Portuarios de Puertos del Estado. En el registro de algunos puertos no se especifica el número de empleados operativos (amarradores, encargados, etc.), por lo que se ha considerado la cifra total de empleados indicada para la elaboración del indicador, cifra que podría incluir empleados administrativos.

Asimismo, en los puertos en los que hay más de una empresa prestadora, solamente se reflejan en el indicador las prestadoras de las que se dispone de datos de número de servicios y de número de empleados operativos.

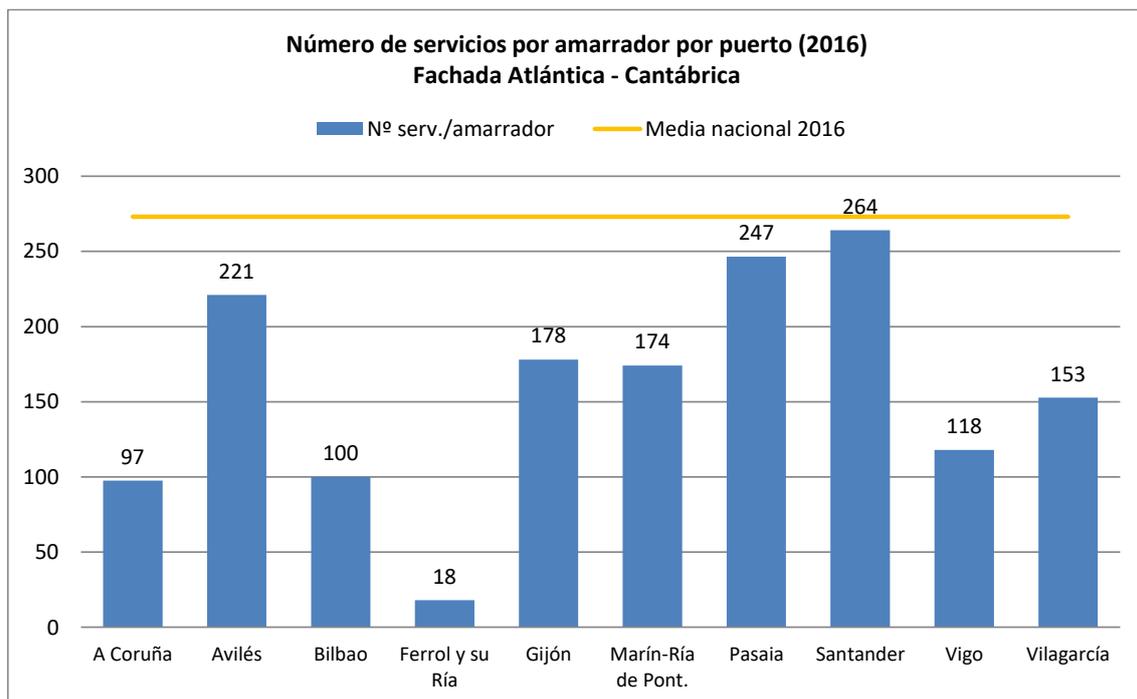


Figura 66: Número de servicios por amarrador, fachada Atlántica-Cantábrica.

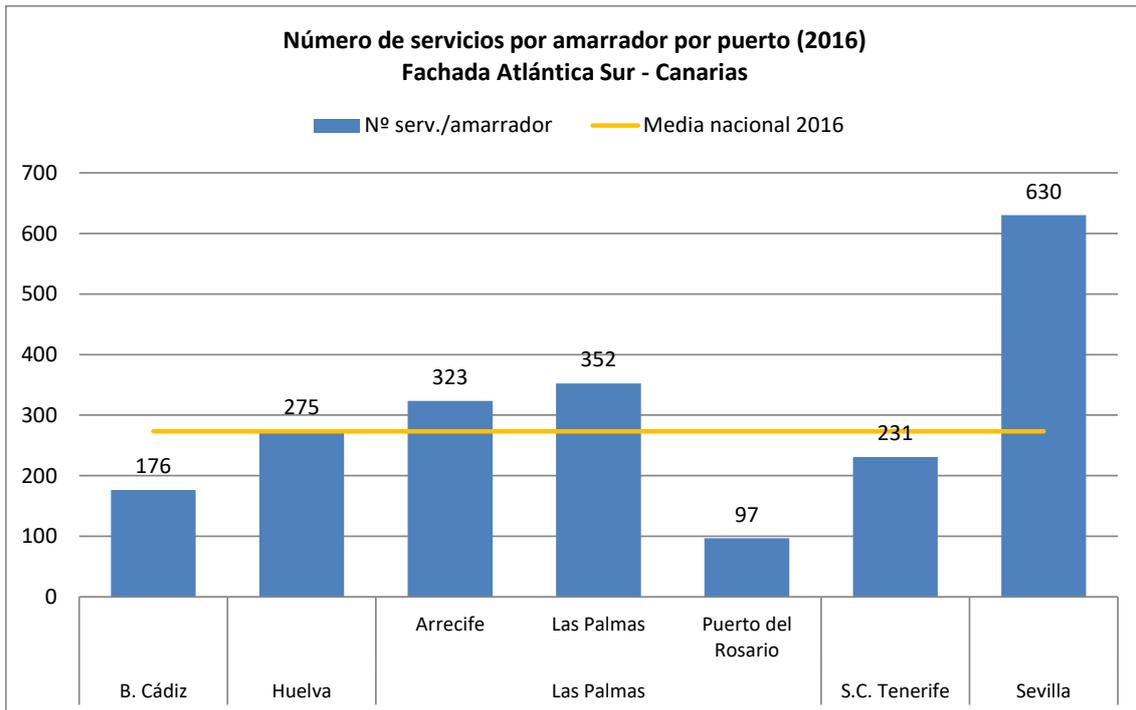


Figura 67: Número de servicios por amarrador, fachada Atlántica Sur-Canarias.

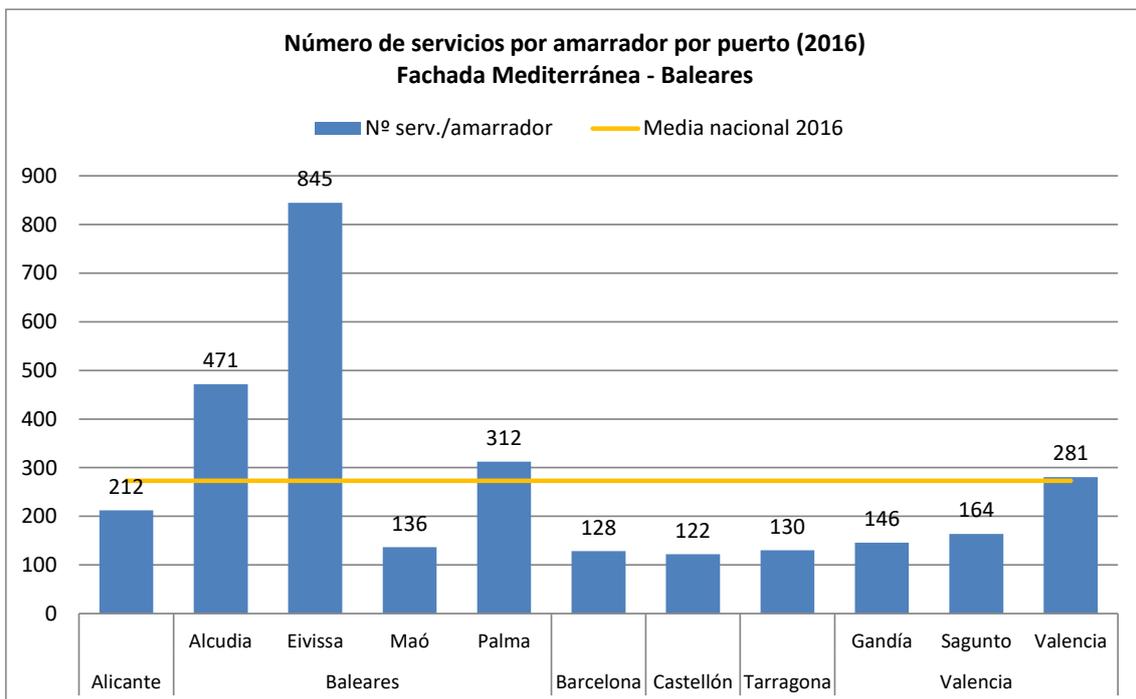


Figura 68: Número de servicios por amarrador, fachada Mediterránea-Baleares.

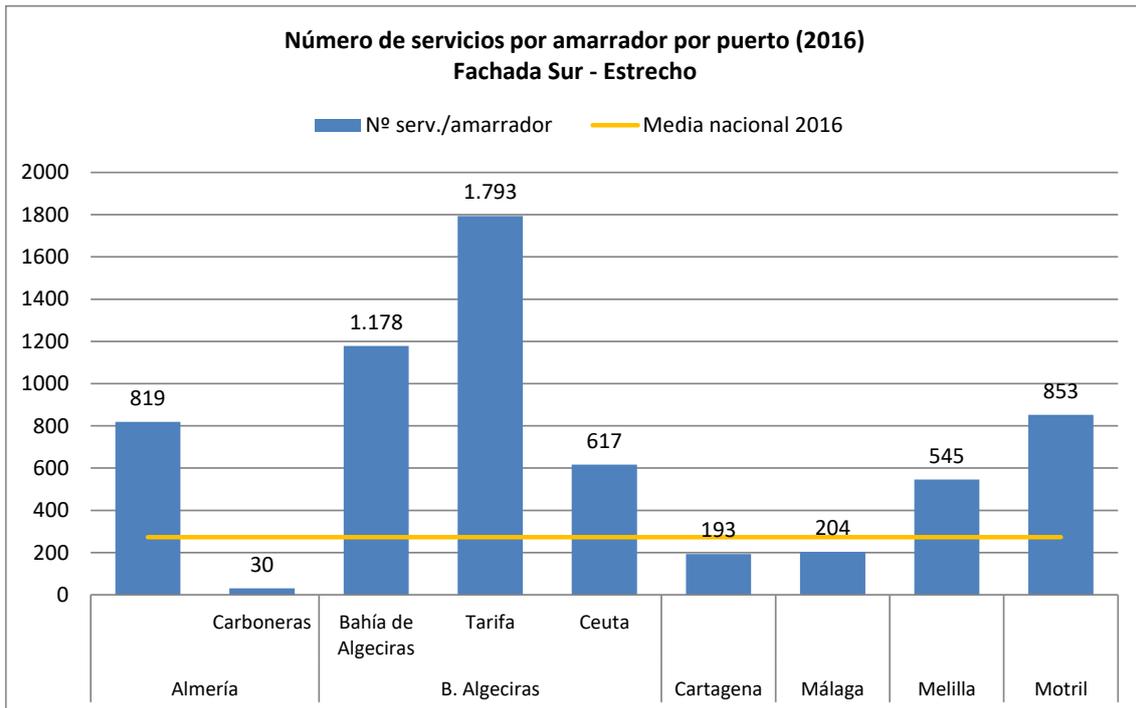


Figura 69: Número de servicios por amarrador, fachada Sur-Estrecho.

2.4. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE

2.4.1. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE PARA BUQUES, POR TRAMO

A continuación se representa la facturación media por servicio de amarre y desamarre en las diferentes fachadas, mostrando el dato según el tramo de arqueo bruto de los buques. La facturación media se calcula a partir del promedio de la facturación anual de las empresas prestadoras y de los servicios realizados durante el período, según los datos de la base de datos del Departamento de Servicios Portuarios de Puertos del Estado.

Como se puede observar en los gráficos, la facturación media por servicio en la Fachada Atlántica-Cantábrica es superior en todos los tramos de GT, alejándose más de la media nacional en los mayores tramos de arqueo bruto.

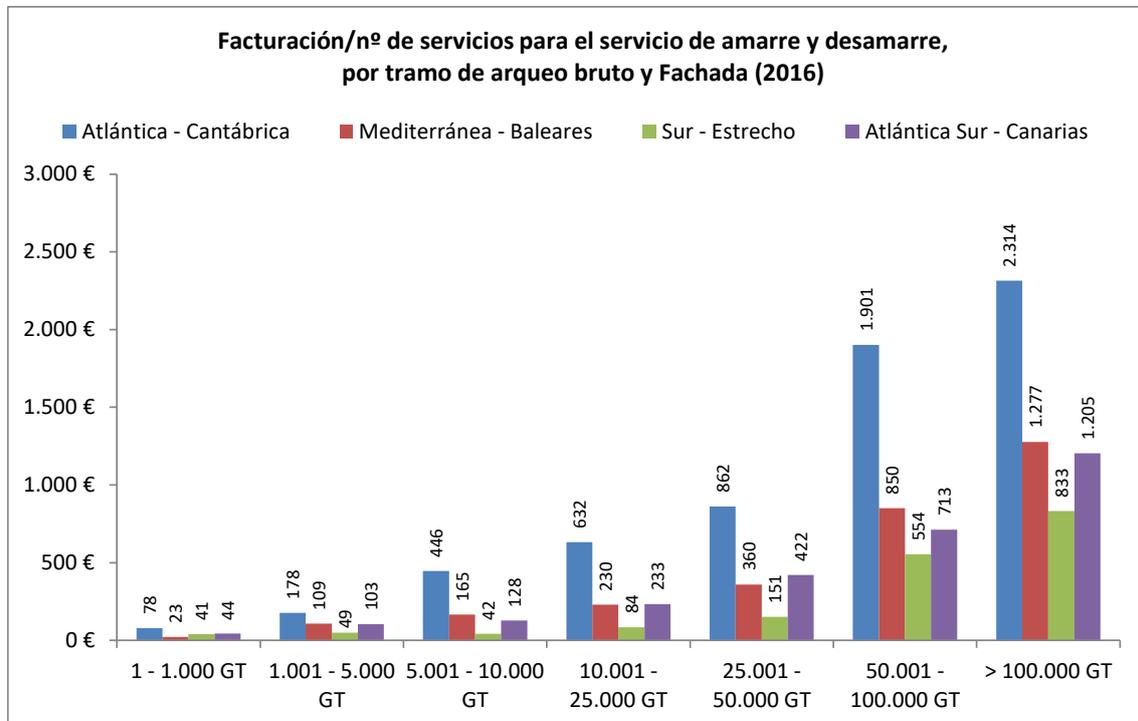


Figura 70: Facturación entre número de servicios por tramo de arqueo bruto y fachada, 2015.

El siguiente gráfico muestra la facturación media por amarrador en cada fachada marítima. El valor de la media nacional es 59.796 €.

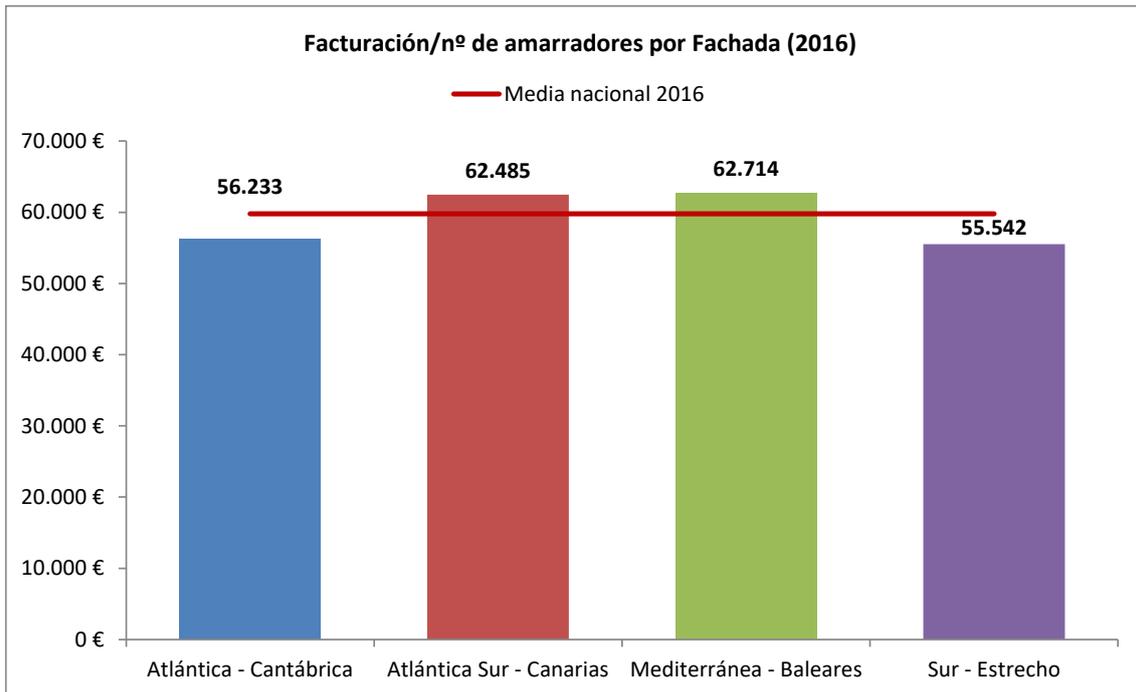


Figura 71: Facturación entre número de amarradores por fachada.

La siguiente gráfica se muestra el mismo indicador, desglosado por puerto. Se observa que la mayor parte de los puertos se encuentran en el entorno de la media, sin embargo, hay ciertas excepciones (Puerto 12, Puerto 37, Puerto 31, Puerto 38, etc.).

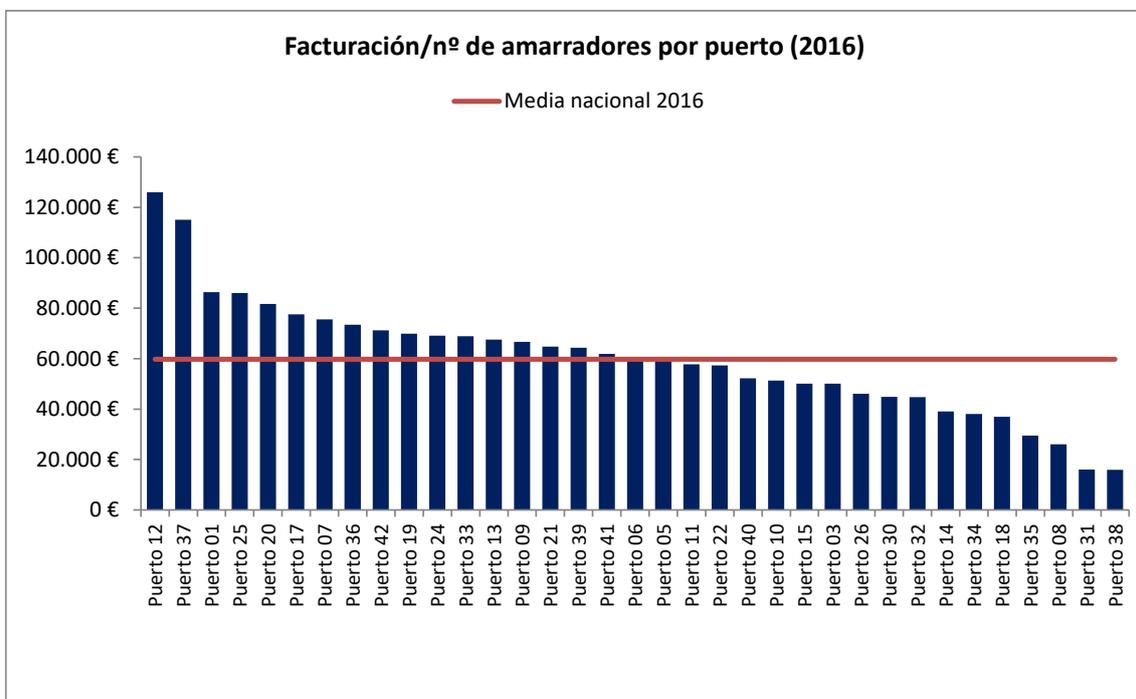


Figura 72: Facturación entre número de amarradores por puerto.

2.5. CONCLUSIONES DE LOS SERVICIOS TÉCNICO NÁUTICOS

En este apartado se desarrollan las conclusiones obtenidas de los análisis mostrados en los capítulos anteriores.

- El **aumento de tráfico** del sistema portuario español en el año 2016 ha sido de **un 1,3 % anual**, lo que ha implicado un aumento de la actividad y de la facturación de los servicios portuarios.
- Cabe destacar la **diferencia de las facturaciones medias de los tres servicios portuarios en la Fachada Atlántica-Cantábrica**. Los resultados obtenidos en el Informe de Competitividad de años anteriores mostraban que en general los puertos de esta fachada eran los más caros del sistema portuario, tal y como se puede observar en las gráficas de facturaciones medias. La diferencia de precios aumenta a medida que crece el tamaño de los buques.
- *Servicio portuario de practica*
 - En el indicador **facturación media por servicio de practica**, se puede observar que la **Fachada Atlántica-Cantábrica** tiene un valor **superior a la media nacional para todos los tramos de arqueado bruto**.
 - La **facturación media por práctico es muy superior a la media nacional en la Fachada Mediterránea-Baleares**, en los tramos de mayor GT, superando significativamente la media nacional.
 - Los indicadores de actividad del **servicio de practica** dan mayores valores en puertos con tráfico de pasaje. Los valores más altos de los indicadores corresponden a **Tarifa (4.482)**, **Arrecife (2.296 servicios por práctico)**, **Los Cristianos (1.750)** y **Melilla (1.526)**, siendo el más bajo el de Sevilla (254) debido al tiempo de duración de cada servicio, provocado por el largo recorrido a través del río Guadalquivir.
 - Asimismo, analizando la línea de tendencia nacional del número de servicios / número de prácticos, los puertos de **Bilbao y Sevilla se alejan más de la curva de ajuste en cuanto al número de prácticos**, es decir, el número de servicios por práctico es inferior a lo que le correspondería según la línea de regresión; ya se ha explicado la particularidad del caso de Sevilla. En el lado opuesto se encuentran los puertos de Algeciras, Las Palmas y Tarifa, donde su productividad por práctico es superior a la definida por la tendencia nacional.
- *Servicio portuario de remolque*
 - Se detecta un **descenso en la facturación media** del servicio de remolque en la fachada **Sur-Estrecho**, mientras que en el resto de fachadas la facturación media se reduce.
 - **El número de empresas prestadoras del servicio de remolque es de una por puerto, con excepción de los casos de Huelva, Las Palmas y Santander**, en donde hay dos empresas prestadoras. De todas formas, y **pese a haber dos licencias, no existe competencia**, porque o bien se dedican a distintos tramos de arqueado bruto o bien pertenecen al mismo grupo empresarial.

- En algunos puertos, el **plazo de la licencia del servicio de remolque es de 10 años**, debido a que son licencias otorgadas de acuerdo al Pliego General basado en la regulación anterior. La media nacional se sitúa en 10 años aproximadamente. Las licencias de Ceuta, Huelva, Málaga, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Santander y Sevilla, cuyo plazo es sensiblemente inferior a la media nacional, se corresponde con prórrogas de las licencias concedidas hasta la aprobación de las nuevas prescripciones particulares.
- Los principales **grupos empresariales representan un 83 % del total de los prestadores del servicio de remolque**. Cabe destacar el Grupo **Boluda que posee el 34 %** de las licencias registradas en todo el sistema portuario español.
- En el indicador número de servicios/número de remolcadores, exceptuando el caso de Melilla, el valor más alto del indicador corresponde a los puertos de Valencia (1.433) y Bahía de Algeciras (1.342), mientras que el puerto con el valor más bajo corresponde a Gandía (45). Estos resultados, se ajustan claramente al concepto de “economía de escala” que se corresponde con una mayor productividad de la oferta cuando existe demanda.
- En el indicador **facturación media por servicio de remolque**, es claro que la **fachada Atlántica-Cantábrica tiene un valor muy superior a la media nacional** en los tramos de arqueo bruto a partir de los 5.000 GT. Destaca también la facturación de la fachada Atlántica Sur – Canarias para el tramo > 100.000 GT.
- La **facturación media por remolcador es muy superior a la media nacional en la fachada Mediterránea-Baleares**. También es superior a la media nacional la facturación media por remolcador en la Fachada Sur-Estrecho, aunque en este caso la diferencia es menor. Esto es debido a que en estas fachadas se realiza un mayor número de servicios por remolcador.
- *Servicio portuario de amarre*
 - En todos los puertos hay, como mínimo, una empresa prestadora del servicio de amarre y desamarre. Existen puertos con un número mayor de empresas prestadoras operando, debido en parte a la existencia de licencias de integración de servicios.
 - En cuanto al **plazo de las licencias del servicio de amarre**, la mayoría de Autoridades Portuarias tienen un plazo medio que se encuentra en el entorno de la media nacional, que **es de 5,6 años**.
 - En el indicador **número de servicios por amarrador**, la media nacional en 2016 se sitúa en aproximadamente **273 servicios por amarrador**. Los puertos con mayor número de servicios por amarrador son Bahía de Algeciras (1.178), Tarifa (1.793), Eivissa (845) y Motril (853).
 - En cuanto a la **facturación por número de servicios de amarre** (facturación media), **destaca la fachada Atlántica-Cantábrica**, con una facturación media superior en todos los tramos de arqueo bruto a la media nacional, al igual que ocurre en el resto de servicios técnico-náuticos.

- Las **empresas prestadoras del servicio de amarre** son en su gran mayoría **empresas independientes**, aunque cabe destacar al Grupo Bergé, con un 15 % de las licencias.

3. SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES

El régimen de prestación del servicio portuario de recepción de desechos generados por buques se define en el artículo 132 del TRLPEMM:

1. *“Se incluyen en este servicio las actividades de recogida de desechos generados por buques, su traslado a una instalación de tratamiento autorizada por la Administración competente y, en su caso, el almacenamiento, clasificación y tratamiento previo de los mismos en la zona autorizada por las autoridades competentes.*
2. *(...) se entiende por desechos generados por buques, todos los producidos por el buque, incluyendo los desechos relacionados con la carga, y que están regulados por los anexos I, IV, V o VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques de 1973, modificado por su Protocolo de 1978, en su versión vigente (MARPOL 73/78) y por su Protocolo de 1997 que enmendaba el citado Convenio y añadía el anexo VI al mismo. Los desechos generados por buques se considerarán residuos en el sentido del párrafo a) del artículo 3 de la Ley 10/ 1998, de 21 de abril, de Residuos. (...)*
5. *(...) Únicamente podrán prestar este servicio las empresas que, habiendo obtenido la correspondiente licencia de la Autoridad Portuaria, hayan sido autorizadas por el órgano medioambiental competente para la realización de las actividades de gestión de los desechos a que se refiere este servicio y, asimismo, hayan acreditado documentalmente un compromiso de aceptación para su tratamiento o eliminación por parte del gestor destinatario. (...)*
8. *Con la finalidad de reducir los vertidos al mar de los desechos generados por los buques, las Autoridades Portuarias cobrarán una tarifa fija a los buques que atraquen, en cada escala en el puerto, hagan o no uso del servicio de recepción de desechos previsto en este artículo. Dicha tarifa fija, dependiente de las unidades de arqueo bruto (GT) del buque les dará derecho a descargar por medios de recogida terrestre en la Zona I del puerto, sin coste adicional, durante los siete primeros días de la escala, todos los desechos de los anexos I y V del Convenio MARPOL 73/78. (...)*

Por las descargas correspondientes a los desechos de los anexos IV y VI, así como por las realizadas después del séptimo día de la escala, los buques abonarán directamente al prestador del servicio la tarifa que corresponda por los volúmenes recogidos.

Los prestadores del servicio podrán convenir con sus usuarios, a su cargo, descuentos comerciales sobre la tarifa, en función, entre otros, de los tipos y volúmenes anuales de los desechos entregados.

La tarifa fija a aplicar a un buque en cada escala en un puerto será la resultante del producto de la cuantía básica por los siguientes coeficientes, en función de las unidades de arqueado bruto del buque (GT):

- a) Buques entre 0 y 2.500 GT: 1,50.*
- b) Buques entre 2.501 y 25.000 GT: $6 \times 0,0001 \times GT$.*
- c) Buques entre 25.001 y 100.000 GT: $(1,2 \times 0,0001 \times GT) + 12$.*
- d) Buques de más de 100.000 GT: 24,00.*

El valor de la cuantía básica se establece en 80 €. El valor de la cuantía básica podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes del servicio en el sistema portuario.

Los volúmenes de desechos correspondientes a los anexos I y V de MARPOL 73/78 efectivamente descargados serán abonados por la Autoridad Portuaria a las empresas prestadoras de acuerdo con las tarifas que se establezcan en las Prescripciones Particulares del servicio. En el caso de que la cantidad recaudada por la tarifa fija fuera superior a lo abonado en base a lo dispuesto en el párrafo anterior, la Autoridad Portuaria podrá distribuir un porcentaje de la cantidad remanente entre los titulares de licencias del servicio para contribuir a la viabilidad del servicio en caso de demanda insuficiente. Los criterios de distribución se incluirán en las prescripciones particulares del servicio que deberán ser objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios. (...)

- 13. (...) Las cantidades recaudadas con la tarifa fija contribuirán a la financiación de los costes de prestación del servicio y a promover las mejores prácticas ambientales desincentivando el vertido de desechos al mar. (...)*

Tal y como se refleja en el citado artículo, la denominación de estos residuos procede del Convenio MARPOL 73/78 (abreviatura de Marine Pollution), conjunto de normas internacionales cuya finalidad es prevenir la contaminación marina por los buques, por causas operativas o accidentales. Combina dos Tratados, adoptados en 1973 y 1978, respectivamente.

Este Convenio obliga a las partes que lo ratifican a disponer de instalaciones de recepción en sus puertos, de tal manera que los buques entreguen en tales instalaciones los residuos, cuya descarga en la mar está prohibida. La finalidad de dicha entrega es evitar la contaminación marina y dar a esos residuos el tratamiento adecuado en tierra, anulando su poder contaminante y, cuando sea posible, proceder a su reciclado para su posterior reutilización.

El Convenio MARPOL consta de 6 Anexos que contienen las reglas para prevenir la contaminación de los diversos residuos:

- I.- Hidrocarburos.

- II.- Sustancias nocivas líquidas transportadas a granel.
- III.- Sustancias perjudiciales transportadas en paquetes, contenedores, bultos, etc.
- IV.- Aguas sucias de los buques.
- V.- Basuras de los buques.
- VI.- Contaminación atmosférica ocasionada por los buques.

A los efectos del TRLPEMM, el servicio portuario de recepción de desechos generados por buques atiende a la recogida de los desechos que están regulados por los anexos I, IV, V y VI.

Por otra parte, la entrada en vigor del régimen económico del servicio previsto en la Ley 33/2010, incrementó significativamente el volumen de descargas de desechos realizadas en los puertos españoles, y con ello el volumen del negocio asociado a la prestación.

En el análisis de indicadores de actividad y económicos no se han incluido los servicios correspondientes a los Anexos IV y VI, centrándose el análisis en los servicios correspondientes a los Anexos I y V, es decir, los incluidos en la tarifa fija, que representan la mayor parte de la actividad de este servicio portuario en el sistema portuario español.

3.1. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES

Generalmente, todas las empresas prestadoras disponen de licencias para la recepción de los desechos incluidos en varios anexos. El anexo con menor número de licencias es el VI, correspondiente a los residuos de los sistemas de limpieza de los gases de escape. Este anexo entró en vigor el 19 de mayo de 2005. En la actualidad los buques que llegan a los puertos españoles solicitan pocos servicios para la recogida y limpieza de los residuos englobados en el anexo VI, sin embargo la creación de nuevas zonas ECA (Emission Control Area) podría conllevar un aumento en la actividad.

3.1.1. NÚMERO DE EMPRESAS PRESTADORAS DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS, SEGÚN ANEXO

En el caso del servicio de recepción de desechos generados por buques, es frecuente que una misma empresa disponga de distintas licencias para la recogida de diferentes tipos de desechos (desechos encuadrados en los Anexos I, IV, V o VI del convenio MARPOL). En el siguiente cuadro se muestra el número de empresas prestadoras del servicio de recepción de desecho por puerto.



Figura 73: Número de empresas prestadoras del servicio de recepción de desechos

3.1.2. PLAZO MEDIO DE LICENCIAS POR PUERTO

El TRLPMM determina que el plazo máximo de las licencias del servicio portuario de recepción de desechos generados por buques es de 6 años si no hay inversión significativa y de 12 años si se produce inversión significativa. El plazo medio de las licencias en el sistema portuario español se aproxima a 6 años.

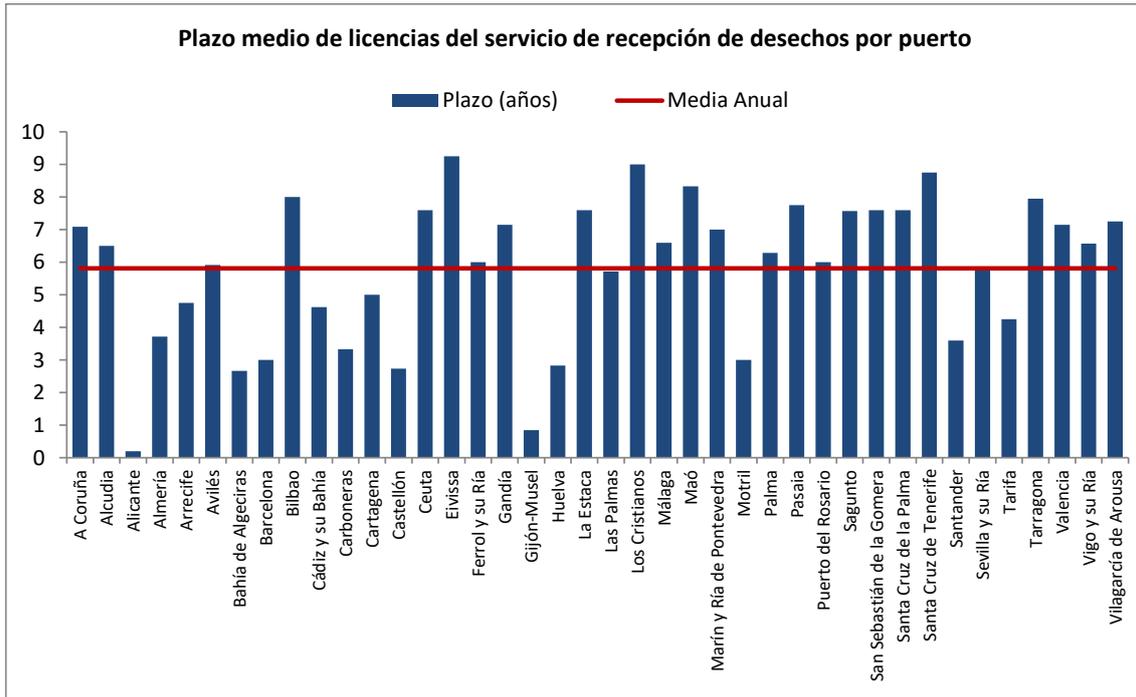


Figura 74: Plazo medio de las licencias de recepción de desechos.

3.1.3. PRESENCIA DE GRUPOS EMPRESARIALES EN EL MERCADO DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS, SEGÚN EL REGISTRO GENERAL DE EMPRESAS PRESTADORAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

La presencia de los grupos empresariales en el ámbito del servicio de recepción de desechos es bastante elevada, sin embargo, el más grande de los grupos sólo tiene el 8 % de las licencias, siendo los grupos ACS - Urbaser y Tradebe aquellos que poseen un mayor número de licencias.

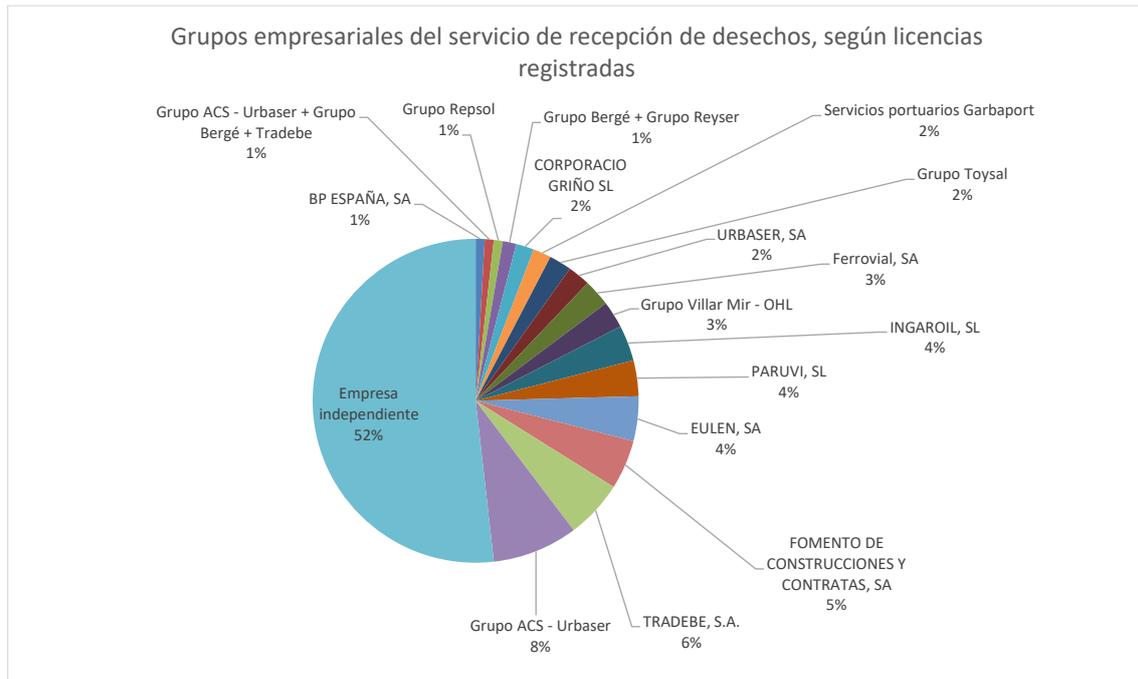


Figura 75: Grupos empresariales prestadores del servicio de recepción de desechos.

3.2. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES

En las siguientes gráficas se muestran los resultados de los servicios, diferenciando los abonados por la Autoridad Portuaria a la empresa prestadora de los servicios abonados directamente por los buques a la empresa prestadora:

- Los servicios abonados por la Autoridad Portuaria a la empresa prestadora (“AP a Prestador”) se corresponden con los servicios prestados a los buques durante los siete primeros días de escala (de los anexos I y V); los buques abonan una tarifa fija a la Autoridad Portuaria (que después paga a la prestadora por los servicios realizados) que les da derecho a descargar, sin coste adicional, durante los siete primeros días de la escala, todos los desechos de los anexos I y V.
- Los servicios abonados directamente por los buques a las empresas prestadoras (“Buque a Prestador”) hacen referencia a los servicios prestados no incluidos en la tarifa fija, que son abonados mediante las tarifas máximas determinadas en los pliegos.

3.2.1. VOLUMEN DE RESIDUOS (m³) DEL ANEXO I POR SERVICIO Y POR PUERTO

A continuación, se muestra, para los años 2014 y 2015, el volumen de residuos recogidos por servicio realizado dentro del Anexo I, para cada puerto. El primer gráfico de cada año muestra los volúmenes y número de servicios abonados por la Autoridad Portuaria a las empresas licenciatarias. El segundo gráfico muestra los volúmenes y número de servicios abonados directamente por el consignatario o naviera a la empresa licenciataria por exceder de la tarifa fija. El tercer gráfico muestra la facturación media en total en ambos casos.

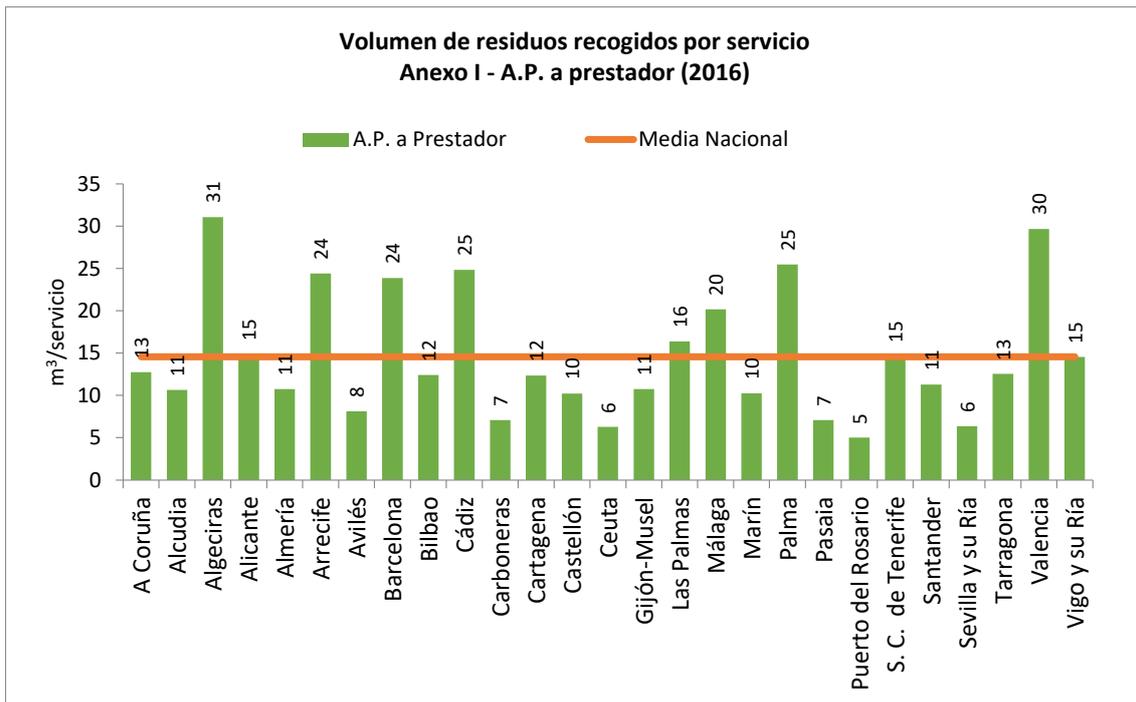


Figura 76: Volumen de residuos recogidos por servicio, A.P. a Prestador, Anexo I.

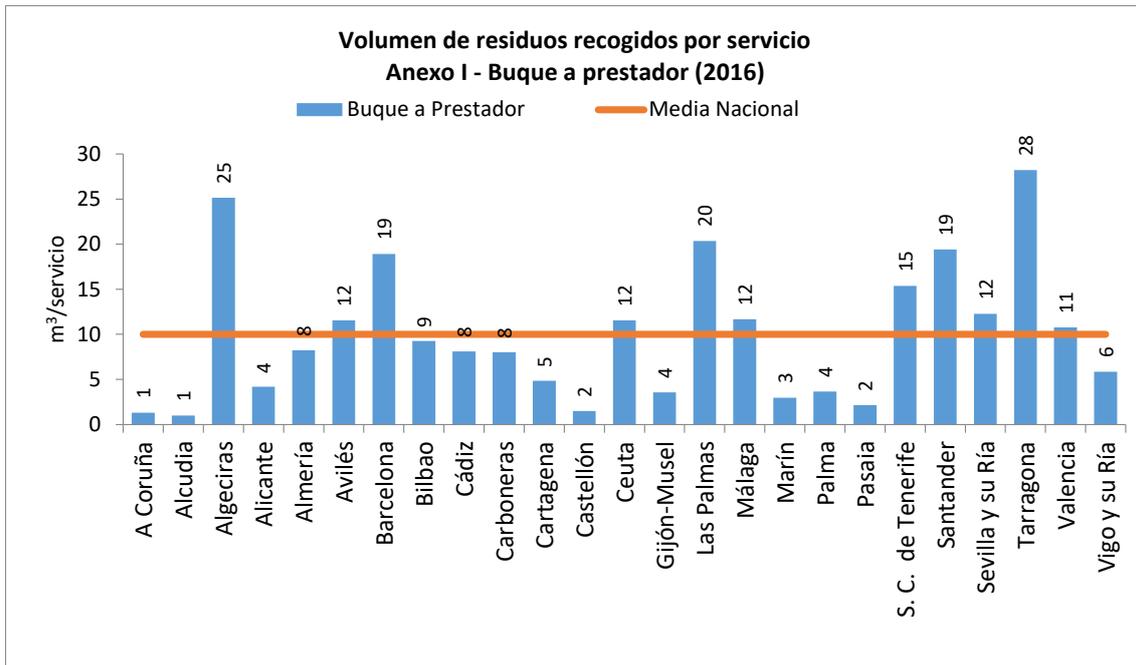


Figura 77: Volumen de residuos recogidos por servicio, buque a Prestador, Anexo I.

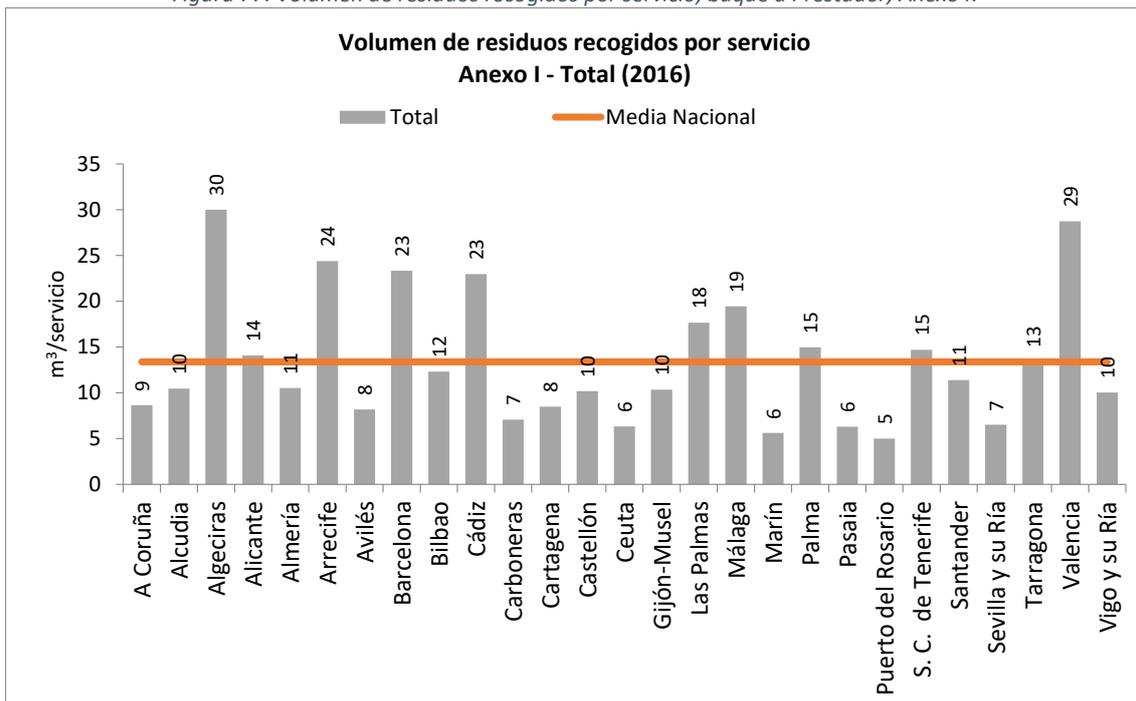


Figura 78: Volumen de residuos recogidos por servicio, total, Anexo I.

3.2.2. VOLUMEN DE RESIDUOS RECOGIDOS (m³) DEL ANEXO V POR SERVICIO, POR PUERTO

Se muestran, a continuación, los gráficos con el mismo criterio aplicado en el punto anterior, pero esta vez para los residuos del Anexo V.

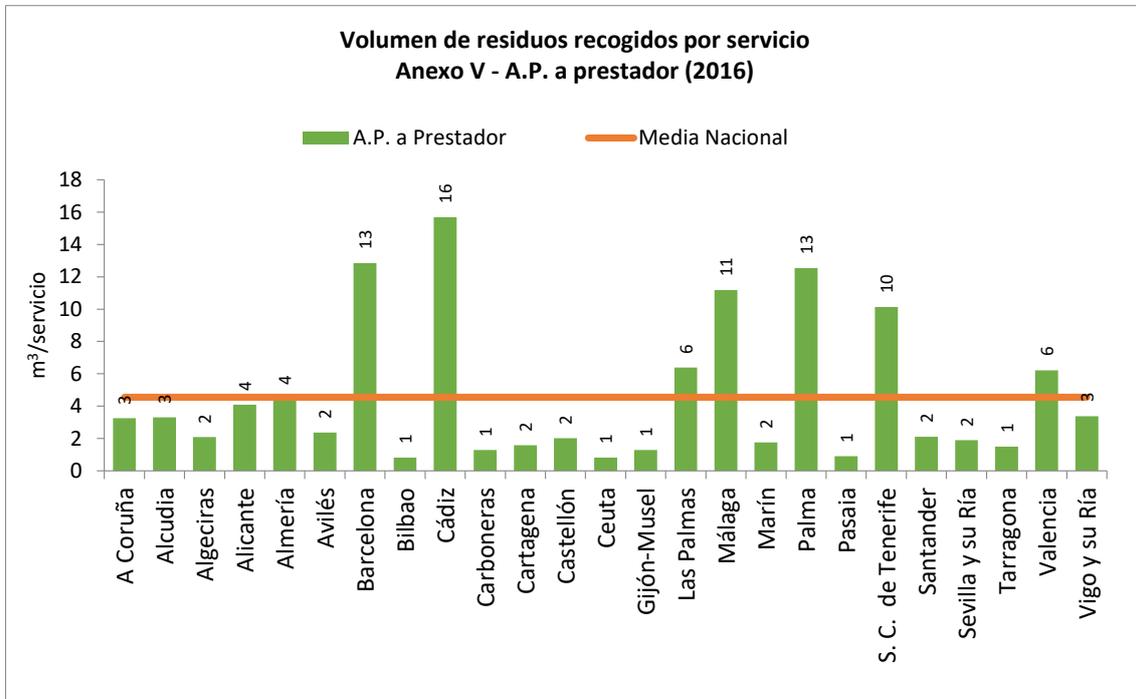


Figura 79: Volumen de residuos recogidos por servicio, A.P. a Prestador, Anexo V.

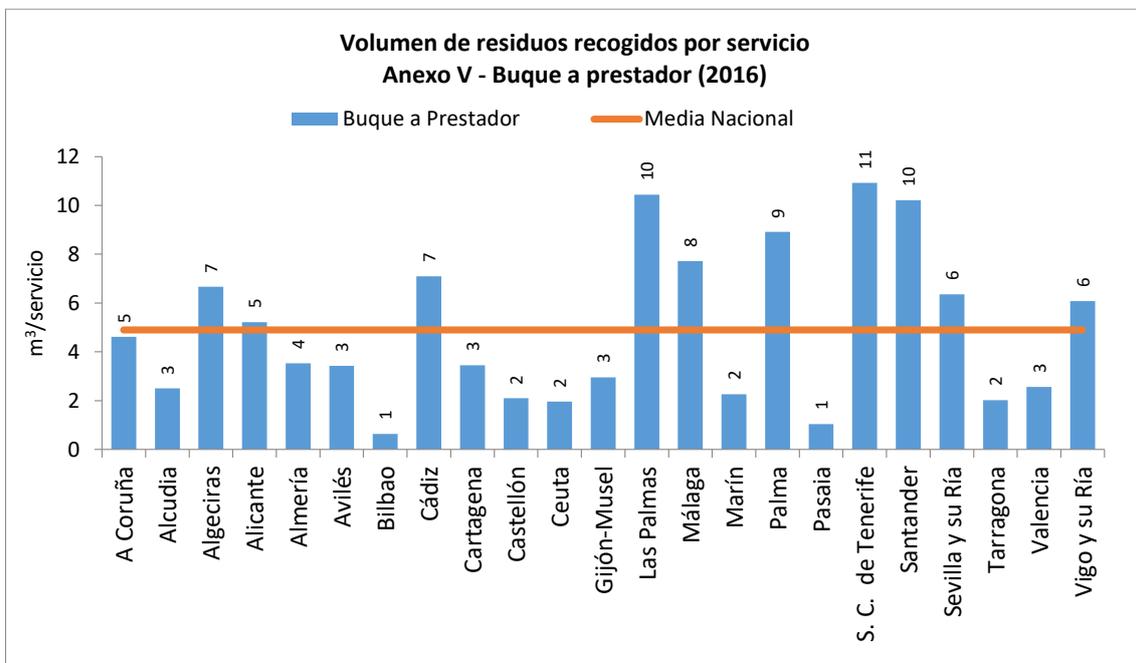


Figura 80: Volumen de residuos recogidos por servicio, buque a Prestador, Anexo V.

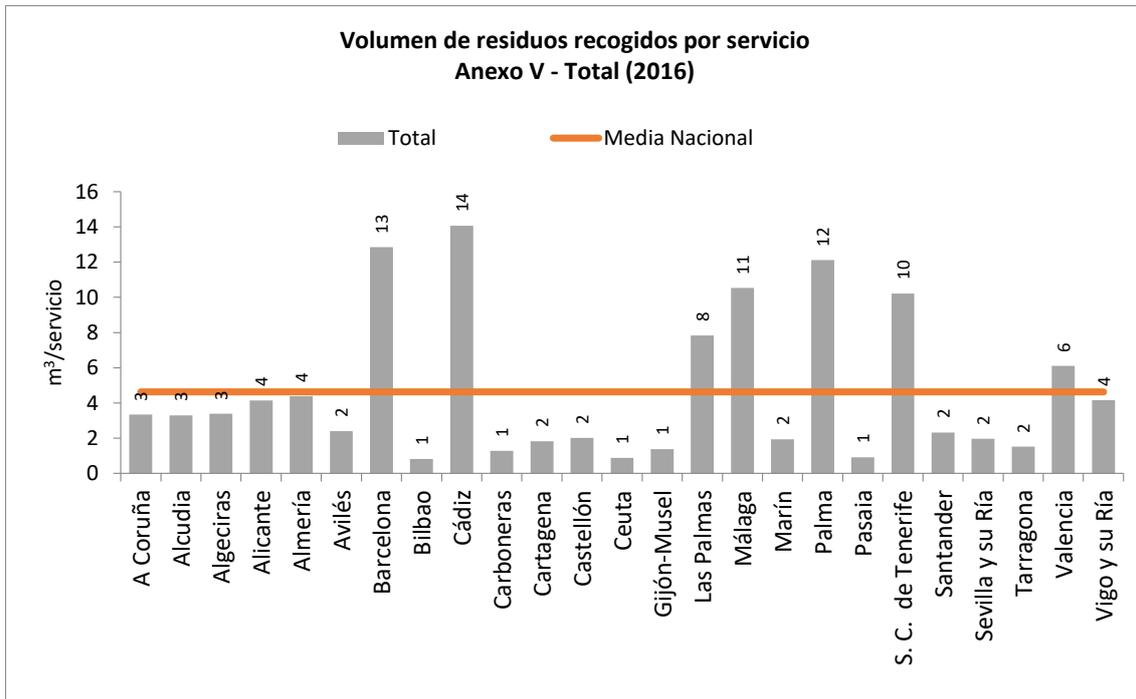


Figura 81: Volumen de residuos recogidos por servicio, total, Anexo V.

3.3. INDICADORES ECONÓMICO-FINANCIEROS DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES

De la misma forma que en el capítulo anterior, en las siguientes gráficas se muestran los resultados de los servicios abonados por la Autoridad Portuaria a la empresa prestadora y de los servicios abonados directamente por los buques a la empresa prestadora.

3.3.1. FACTURACIÓN POR VOLUMEN DE RESIDUOS RECOGIDOS (m³) DEL ANEXO I POR PUERTO

A continuación se muestra la facturación media por metro cúbico de residuos recogidos del Anexo I, para cada puerto, del año 2016. Al igual que en el punto anterior, se muestran tres gráficos, los dos primeros diferenciando facturaciones medias por tipo de tarifa y el segundo con el total de la facturación media por puerto.

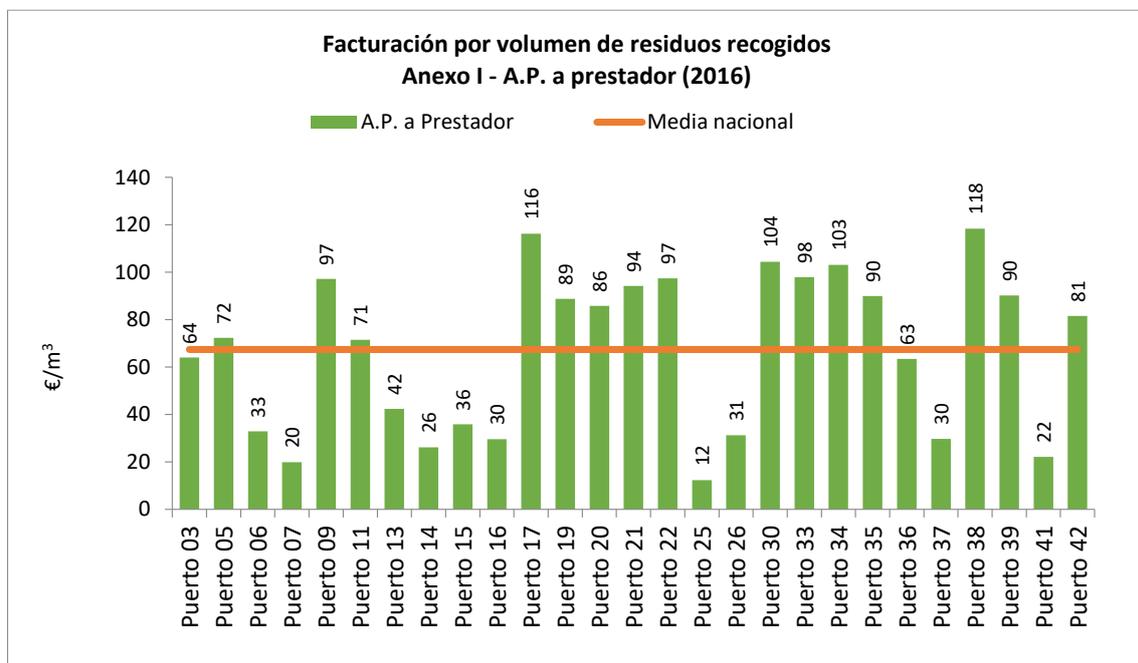


Figura 82: Facturación por volumen de residuos recogidos, A.P. a Prestador, Anexo I.

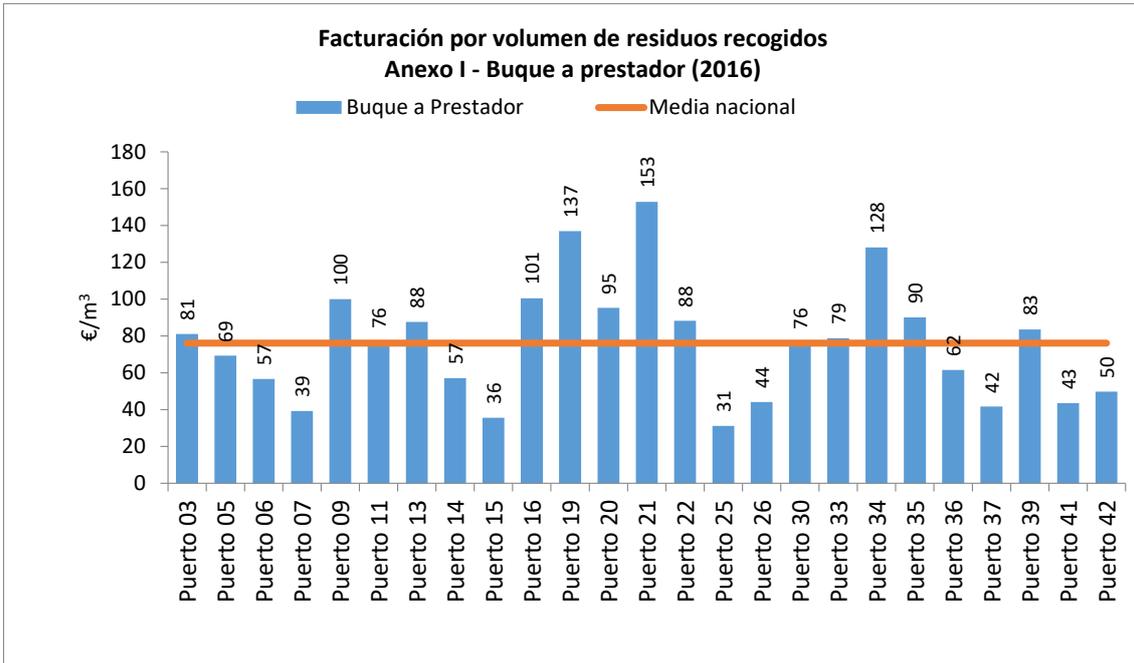


Figura 83: Facturación por volumen de residuos recogidos., buque a Prestador, Anexo I.

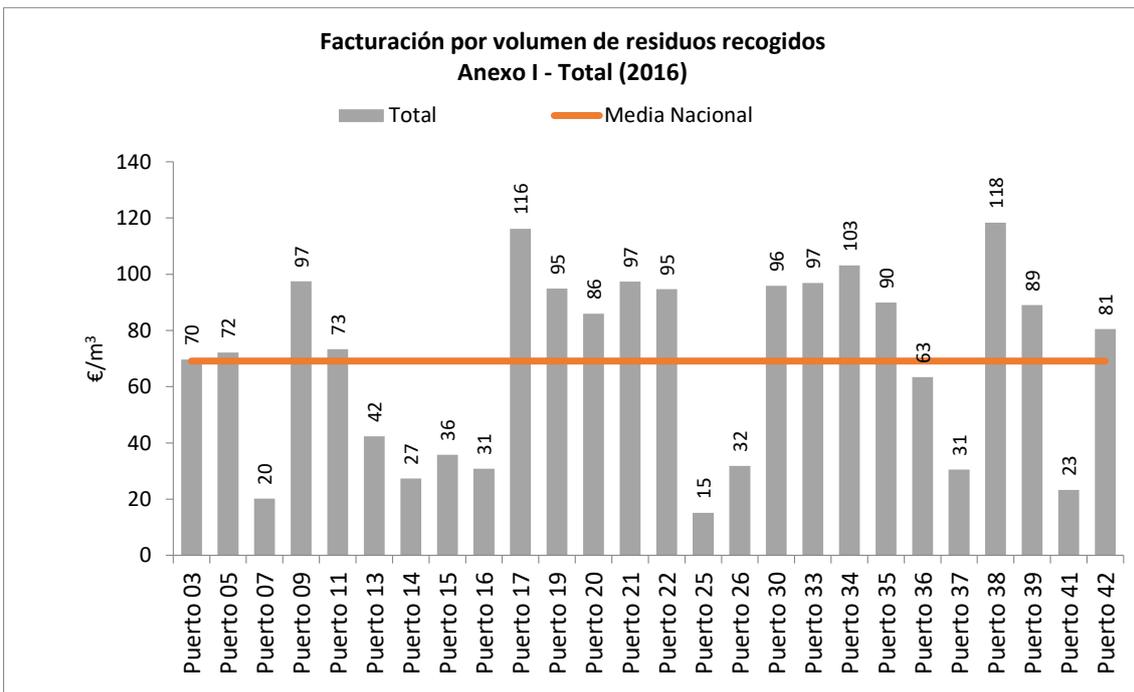


Figura 84: Facturación por volumen de residuos recogidos, total, Anexo I.

3.3.2. FACTURACIÓN POR VOLUMEN DE RESIDUOS RECOGIDOS (m³) DEL ANEXO V POR PUERTO

A continuación se muestra la facturación media por metro cúbico de residuos recogidos del Anexo V, para cada puerto, del año 2016. Los dos primeros gráficos diferencian facturaciones medias por tipo de tarifa, mientras que el segundo muestra el total de la facturación media por puerto.

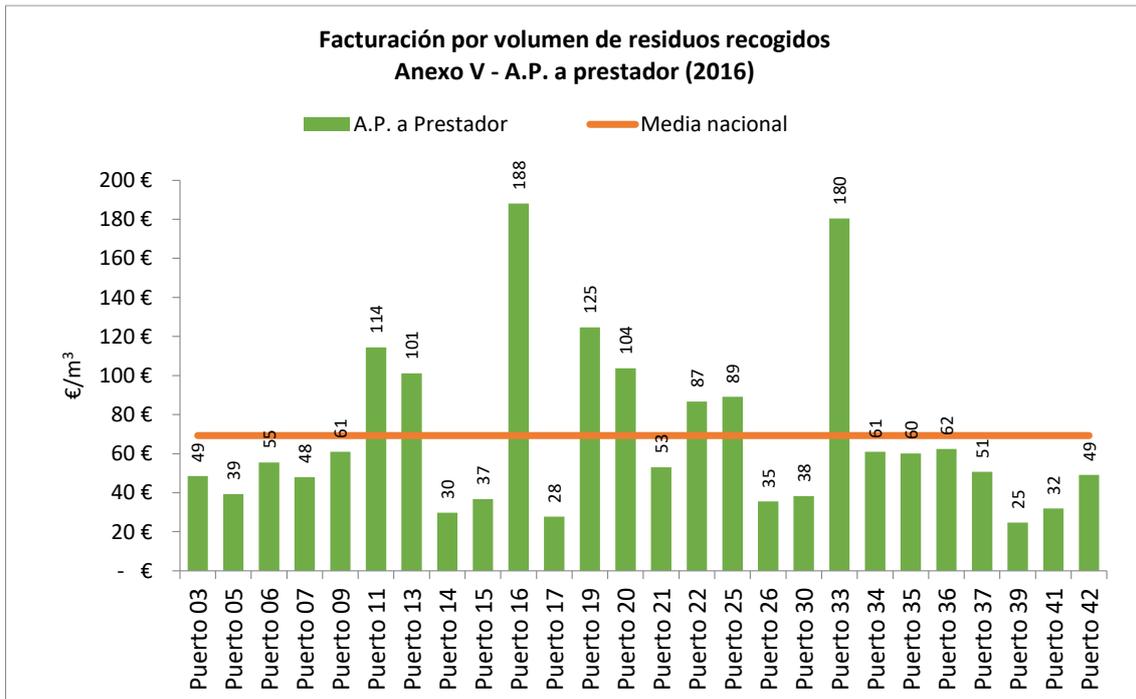


Figura 85: Facturación por volumen de residuos recogidos, A.P. a Prestador, Anexo V.

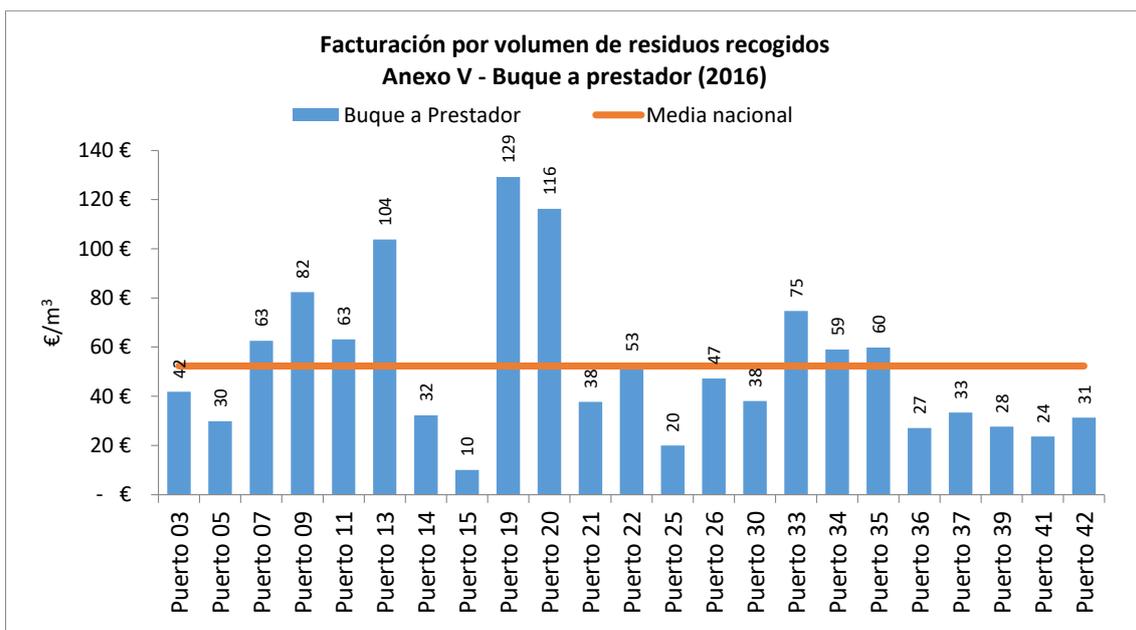


Figura 86: Facturación por volumen de residuos recogidos, buque a Prestador, Anexo V.

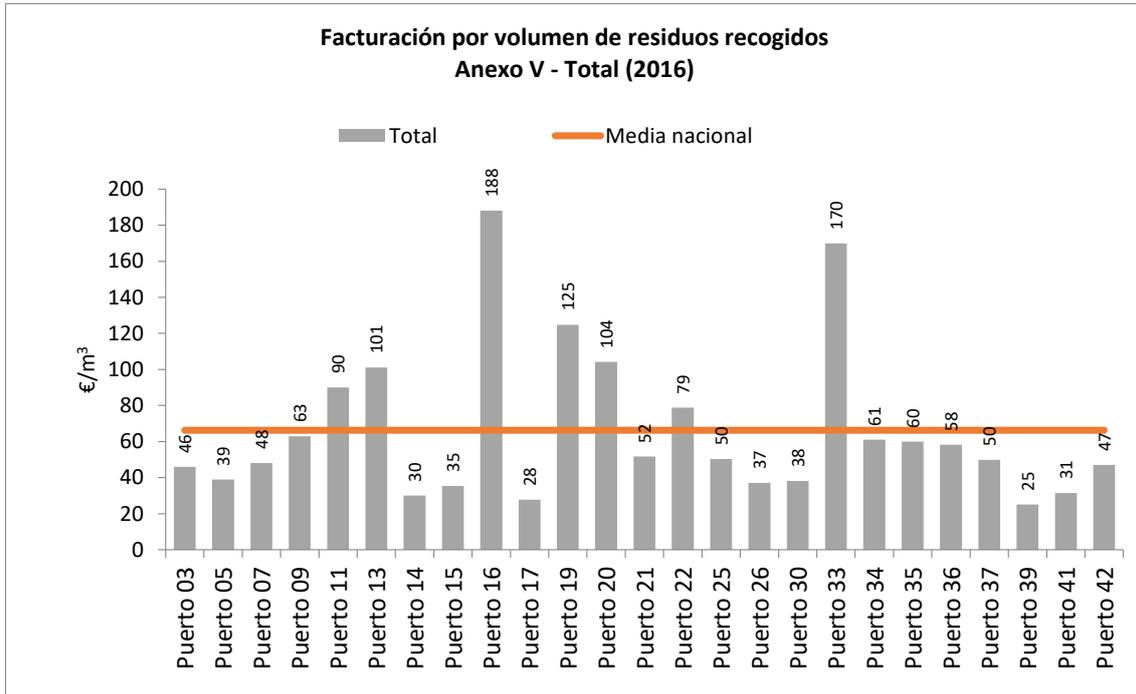


Figura 87: Facturación por volumen de residuos recogidos, total, Anexo V.

3.3.3. FACTURACIÓN POR NÚMERO DE SERVICIOS DEL ANEXO I POR PUERTO

A continuación se muestra la facturación total por número de servicios realizados en el marco del Anexo I, para cada puerto. Las diferencias en la facturación por servicio son debidas a los diferentes tamaños medios de buque en cada puerto.

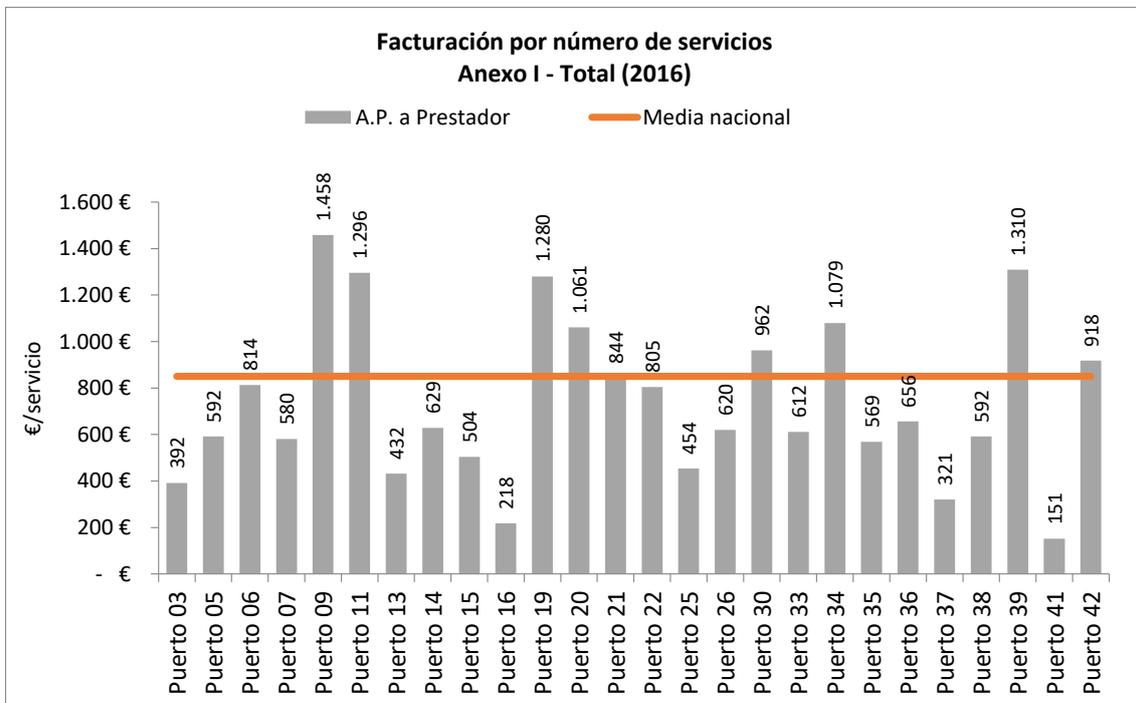


Figura 88: Facturación entre número de servicios, total, Anexo I.

3.3.4. FACTURACIÓN POR NÚMERO DE SERVICIOS REALIZADOS DEL ANEXO V, POR PUERTO

A continuación se muestra la facturación total por número de servicios realizados en el marco del Anexo V, para cada puerto.

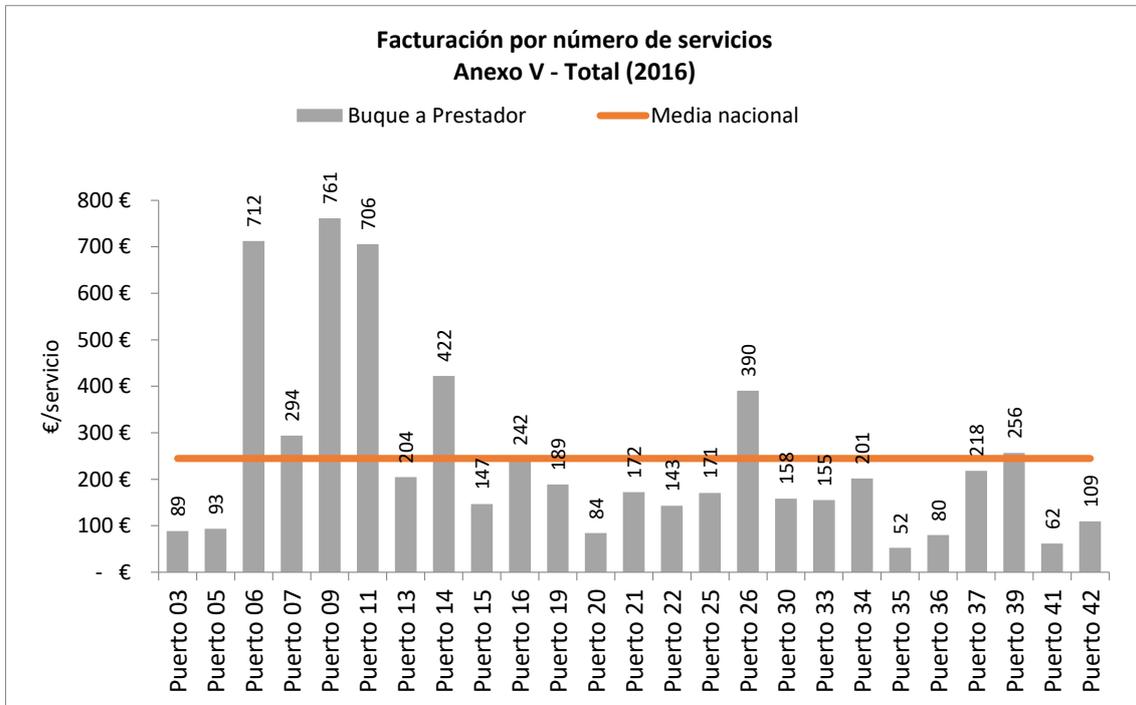


Figura 89: Facturación entre número de servicios, total, Anexo V.

3.4. CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES

En este apartado se desarrollan las conclusiones obtenidas de los análisis mostrados en los capítulos anteriores.

- En el caso de aquellas Autoridades Portuarias que gestionan más de un puerto, es frecuente que una misma empresa disponga de distintas licencias para prestar el servicio en los diferentes puertos de esa misma Autoridad Portuaria. Asimismo, también es habitual que una misma empresa cuente con licencias de recepción para diferentes tipos de desechos.
- En el conjunto de puertos españoles hay un total de 76 empresas con licencia para la prestación del servicio de recepción de desechos del Anexo I y 54 empresas con licencia para la prestación del servicio de recepción de desechos del Anexo V.
- El TRLPEMM determina que el plazo máximo de las licencias del servicio portuario de recepción de desechos generados por buques es de 6 años si no hay inversión significativa y de 12 años si se produce inversión significativa. El **plazo medio de las licencias** se encuentra cercano a los **6 años** y no ha variado respecto al año 2015.
- Un **48 % de las licencias** existentes en la actualidad pertenecen a **grupos empresariales**, ubicados en más de un puerto. Destacan el **Grupo ACS-Urbaser** con el 8 % de las licencias y el **Grupo Tradebe** con el 6 %. El 52 % restante se reparte entre empresas independientes de carácter local.
- Existe bastante dispersión en el indicador de volumen de residuos recogidos por servicio, fundamentalmente debido al tamaño del buque medio atendido.
 - En cuanto al **Anexo I**, hay puertos que recogen una cantidad de residuos por servicio mucho mayor que otros, como por ejemplo Bahía de Algeciras frente a Arrecife. Es mayor el volumen de residuos recogidos por servicio en el caso de los servicios abonados por la Autoridad Portuaria a la prestadora (incluidos en la tarifa fija) que en el caso de los abonados por el buque a la prestadora (tarifa máxima), pero en cambio la facturación por m³ recogido es menor.
 - De la misma forma, en los ratios del **Anexo V** también existe **dispersión** entre puertos, pero en cambio la media nacional de volumen de residuos recogidos por servicio es prácticamente la misma para las dos tarifas existentes. La **media de facturación por m³ de residuo de los servicios abonados por la Autoridad Portuaria a la prestadora (incluidos en la tarifa fija) es prácticamente similar a la facturación media por m³ de residuo de los servicios abonados por el buque a la prestadora (tarifa máxima).**

En general, se puede hablar de cierta competencia en el mercado del servicio de recepción de desechos en muchas de las Autoridades Portuarias. En algunos casos, para tráficó específicos, podría ser necesario analizar las condiciones de acceso de las licencias, principalmente, en cuanto a medios y equipos necesarios como gabarras o pantalanés. Además, podría ser conveniente segregar las licencias por áreas geográficas del puerto que tengan exigencias de



medios diferenciadas, pantalanes de hidrocarburos, campos de boyas, etc., de tal forma que se facilite la competencia en áreas portuarias con recursos más comunes al resto de tráficos.

4. SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE

Según el artículo 129 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante:

“1. El servicio al pasaje incluirá:

- a) Servicio de embarque y desembarque de pasajeros, que incluye la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible el acceso de los pasajeros desde la estación marítima o el muelle a los buques de pasaje y viceversa.*
- b) Servicio de carga y descarga de equipajes, que comprende la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para la recepción de los equipajes en tierra, su identificación y traslado a bordo del buque y su colocación en el lugar o lugares que se establezcan, así como para la recogida de los equipajes a bordo del buque desde el lugar o lugares que se establezcan, su traslado a tierra y su entrega a cada uno de los pasajeros.*
- c) Servicio de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje, que incluye la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible la transferencia de estos vehículos, en ambos sentidos, entre el muelle o zona de aparcamiento y el buque.*

2. No estará incluido en el servicio portuario el manejo de pasarelas, rampas y otros medios mecánicos de la Autoridad Portuaria cuando se efectúe con el propio personal de la misma.”

Como se puede apreciar según la definición que ofrece la ley, el servicio al pasaje es un servicio integrado por tres actividades, denominadas también servicios por la propia ley: (1) servicio de embarque y desembarque de pasajeros; (2) servicio de carga y descarga de equipajes, y (3) servicio de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje. A su vez, dependiendo de los tipos de tráficos por los que es posible diferenciar los pliegos, estos tres servicios pueden concurrir simultáneamente o no. En el caso del tráfico de pasajeros en régimen de transporte se desarrollan conjuntamente el (1) y el (3); el tráfico de pasajeros en régimen de crucero en tránsito, solo el (1) (a veces también el (2)) y en los pasajeros en régimen de cruceros de puerto base, únicamente el (1) y el (2).

Es preciso recordar que este servicio no estuvo definido como servicio portuario hasta la entrada en vigor de la Ley 48/2003, por lo que es un servicio todavía en proceso de implantación y de regulación en los puertos. Al igual que ocurre con el servicio de manipulación de mercancías, los servicios al pasaje están muy ligados a la ordenación y disposición de suelo portuario para su desarrollo. En este sentido, se facilita la competencia con el cumplimiento del segundo párrafo del artículo 111.5 TRLPEMM: “Con el objeto de evitar la limitación del número de prestadores de servicios por razones de disponibilidad de espacios, en las Ordenanzas del Puerto deberá

asignarse espacio o capacidad de infraestructura para que puedan operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización.”

4.1. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE

En el año 2016 la cifra de pasajeros fue de 32.462.974 pasajeros. Los puertos insulares, tanto los baleares como los canarios, concentraron el 48 % del total del tráfico nacional de pasajeros, con más de 15 millones de pasajeros. La Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras (integrada por los puertos de Bahía de Algeciras y Tarifa) es la que presenta el mayor tráfico de pasajeros, como resultado, fundamentalmente, de la conexión con el norte de África y en especial debido a la Operación Paso del Estrecho, con un total de 5,6 millones de pasajeros en 2016.

Desagregado por fachadas, se aprecia una pequeña disminución (-1 %) en la fachada Atlántica – Cantábrica, y una estabilización en la cifra de la fachada Atlántica Sur – Canarias. La fachada Mediterránea – Baleares aumenta en un 10 % el número de sus pasajeros, mientras que la fachada Sur – Estrecho aumenta el número de pasajeros en un 3 %. En lo que respecta al total del número de pasajeros, el incremento para el año 2016 es del 4 %.

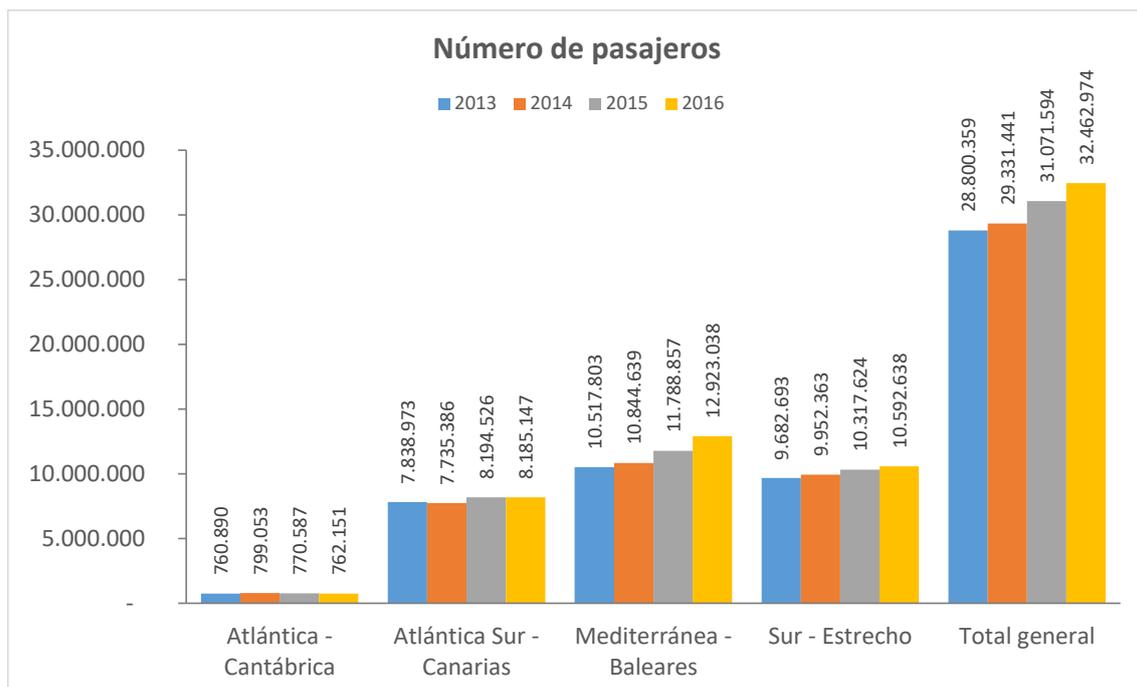


Figura 90: Número total de pasajeros, por fachadas.

4.1.1. TRÁFICOS DE PASAJE EN CRUCEROS

En el caso de pasajeros de crucero, el puerto de Barcelona, con casi 2,7 millones de pasajeros de crucero sigue liderando tanto el ranking español como el europeo, seguido por los puertos de las Islas Baleares y Canarias. En cuanto al número total de pasajeros de crucero, en 2016 se incrementó en total en un 1 %, alcanzando los 8.697.163 pasajeros de crucero.

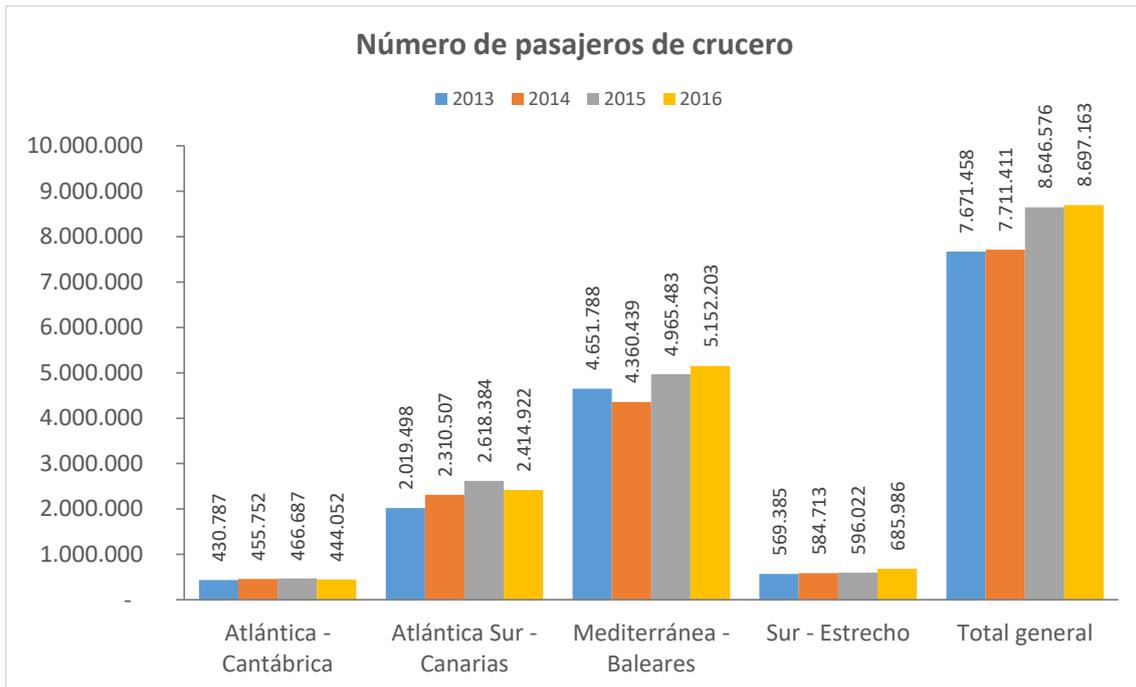


Figura 91: Número de pasajeros de crucero.

En el análisis por fachadas, se aprecia un descenso en las cifras de pasajeros de crucero del -5 % para la fachada Atlántica – Cantábrica y del -8 % para la fachada Atlántica Sur – Canarias. Sin embargo, en la fachada Mediterránea – Baleares, el incremento es del 4 %, mientras que en el caso de la fachada Sur – Estrecho, el incremento del número de pasajeros de crucero es del 15 %.

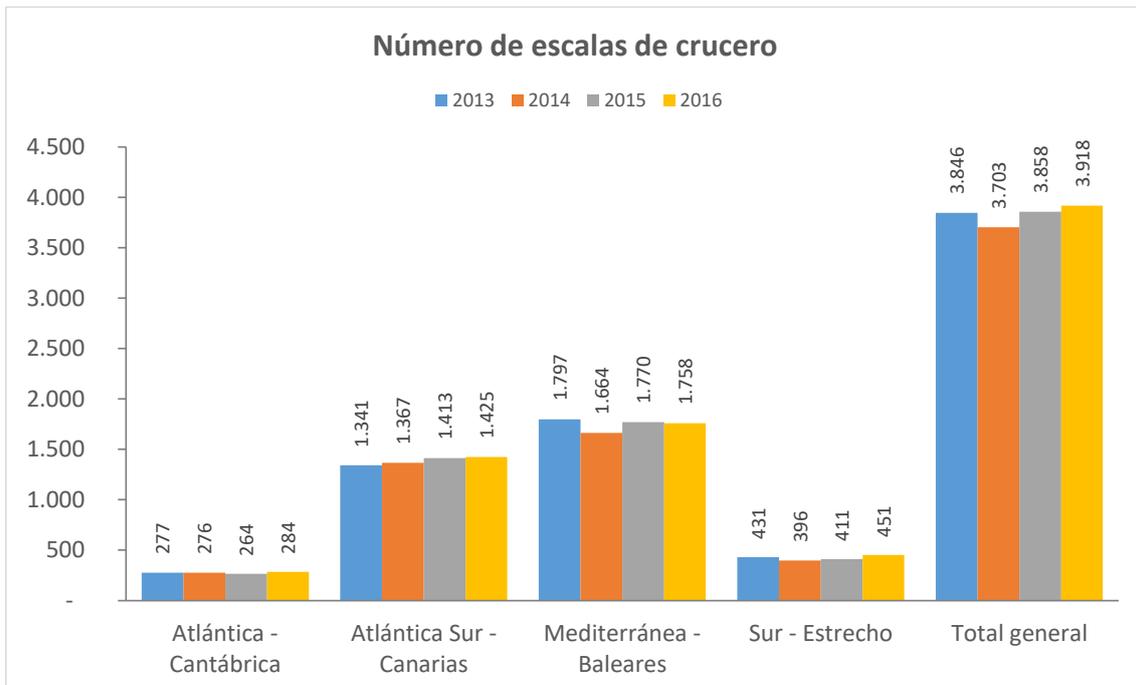


Figura 92: Número de escalas de crucero.

Analizando el número de escalas de cruceros, se observa un aumento en el número de escalas tanto en la fachada Atlántica – Cantábrica (7,6 %) como en la fachada Sur – Estrecho (9,7 %). Las fachadas Atlántica Sur – Canarias (0,8 %) y la fachada Mediterránea – Baleares (-0,7 %) se estabilizan.

4.1.2. TRÁFICO DE PASAJE EN LÍNEA REGULAR

En cuanto a los pasajeros en régimen de transporte o pasajeros de línea regular (no cruceros), en el conjunto del sistema portuario español, en el año 2016 el tráfico ha aumentado un 6 %.

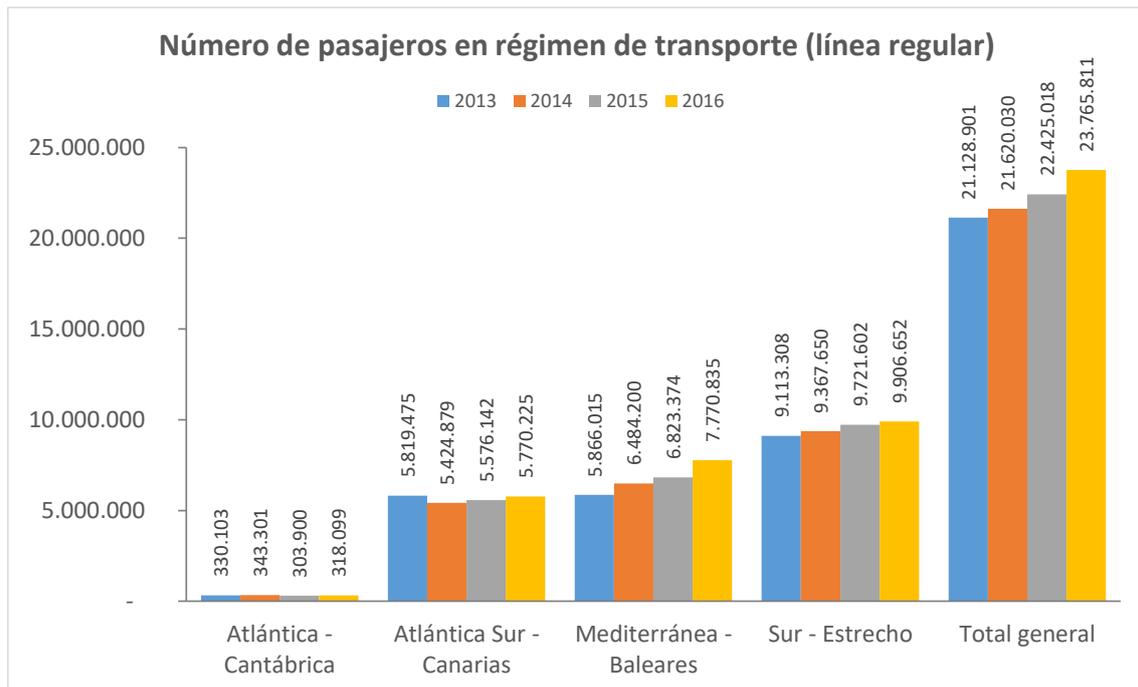


Figura 93: Número de pasajeros en régimen de transporte, línea regular.

El mayor aumento en el número de pasajeros se produce en la fachada Mediterránea – Baleares (14 %), mientras que el resto de fachadas también aumentan las cifras de número de pasajeros, un 5 % en el caso de la fachada Atlántica – Cantábrica, un 3,5 % en la fachada Atlántica Sur – Canarias, y un 2 % en la fachada Sur – Estrecho.

En lo que respecta al número de vehículos en régimen de pasaje, se aprecia un aumento global (6 %), principalmente debido al aumento en la fachada Mediterránea – Baleares (12 %). El resto de fachadas igualmente aumentan sus tráficos, en la fachada Atlántica – Cantábrica un 7 %, un 5 % en la fachada Atlántica Sur – Canarias y un 4 % en la fachada Sur – Estrecho.

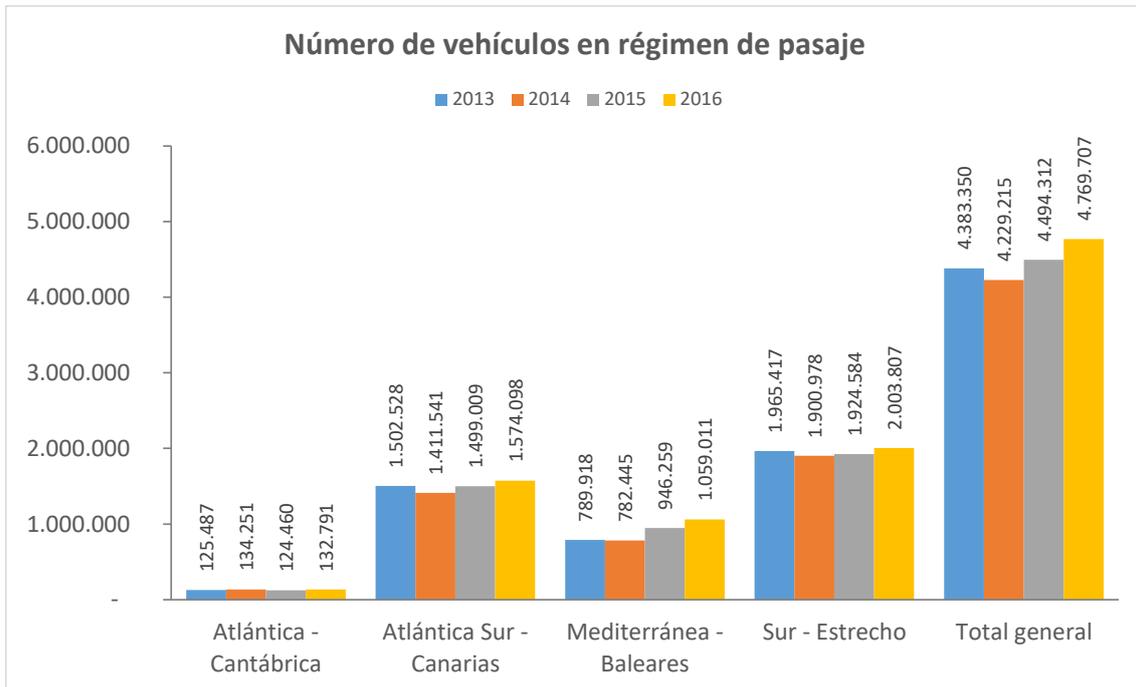


Figura 94: Número de vehículos en régimen de pasaje.

4.2. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE

4.2.1. NÚMERO DE EMPRESAS PRESTADORAS DEL SERVICIO AL PASAJE POR AUTORIDAD PORTUARIA

En el caso del servicio portuario al pasaje las licencias son registradas en dos regímenes distintos de servicio: cruceros y régimen de transporte. Asimismo, dentro de cada uno de estos tipos de licencias se registran los subservicios que prestan los titulares de las licencias, dependiendo de cuál sea el objeto de su servicio: servicios a pasajeros, vehículos en régimen de pasaje y equipajes.

Seguidamente se muestra un gráfico que recoge el nº de empresas prestadoras del servicio al pasaje en función del tipo de licencia (pasajeros, vehículos, equipaje).

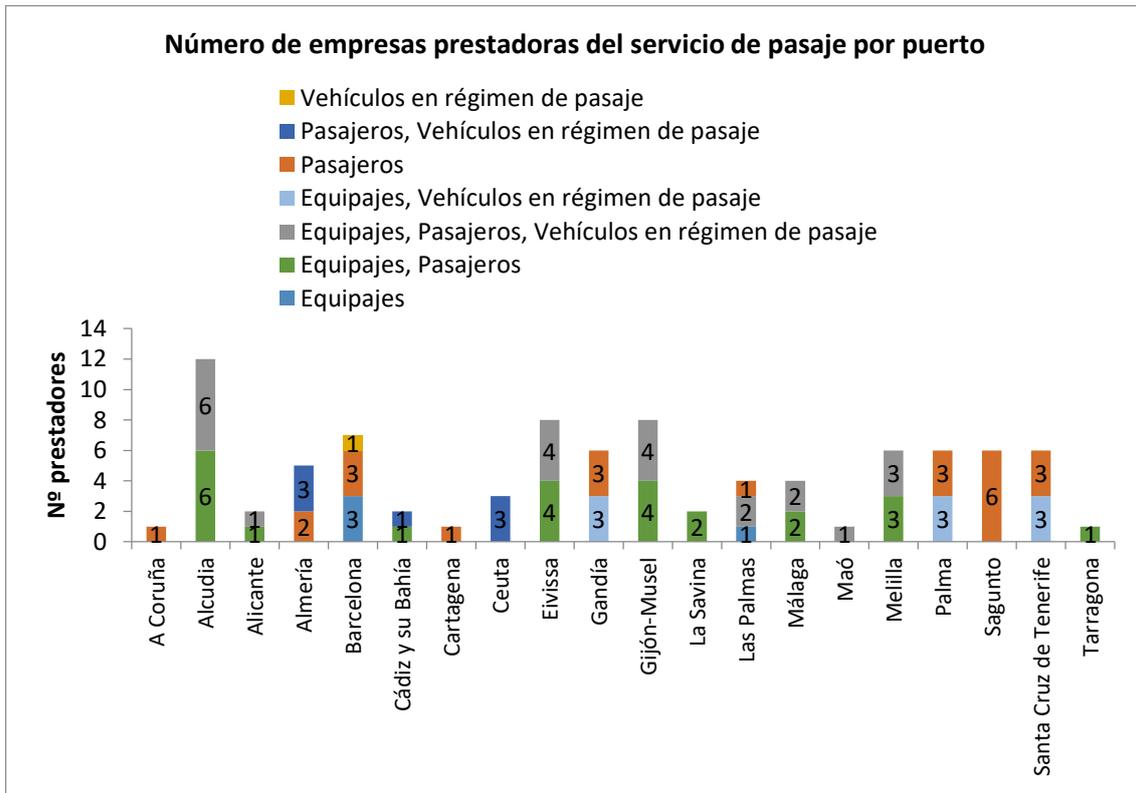


Figura 95: Número de empresas prestadoras del servicio al pasaje, por puerto.

4.2.2. PLAZO MEDIO DE LICENCIAS POR PUERTO

Cabe destacar que las licencias de Barcelona, Málaga y Melilla tienen un plazo superior a la media, porque entre las licenciatarias del servicio al pasaje de estos puertos, se encuentran concesionarias de terminales de pasajeros, a las que el plazo de la licencia se les ha equiparado al de la concesión de la terminal

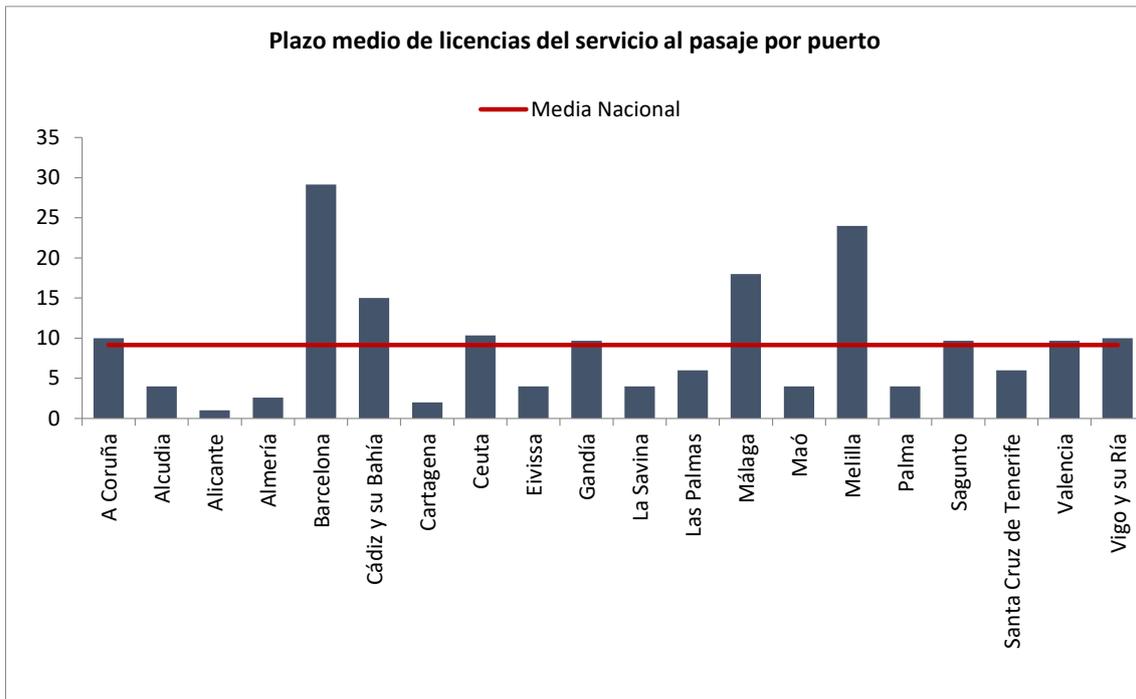


Figura 96: Plazo medio de las licencias del servicio al pasaje, por puerto.

4.2.3. PRESENCIA DE GRUPOS EMPRESARIALES EN EL MERCADO DEL SERVICIO AL PASAJE, SEGÚN EL REGISTRO GENERAL DE EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS PORTUARIOS

Los grupos empresariales tienen una presencia mayor frente a las empresas independientes (55 % frente a un 45 %). Los grupos empresariales Acciona y Balearia se dedican al régimen de transporte mientras que los grupos Pérez y Cía. y Bergé se dedican a la atención de cruceros.

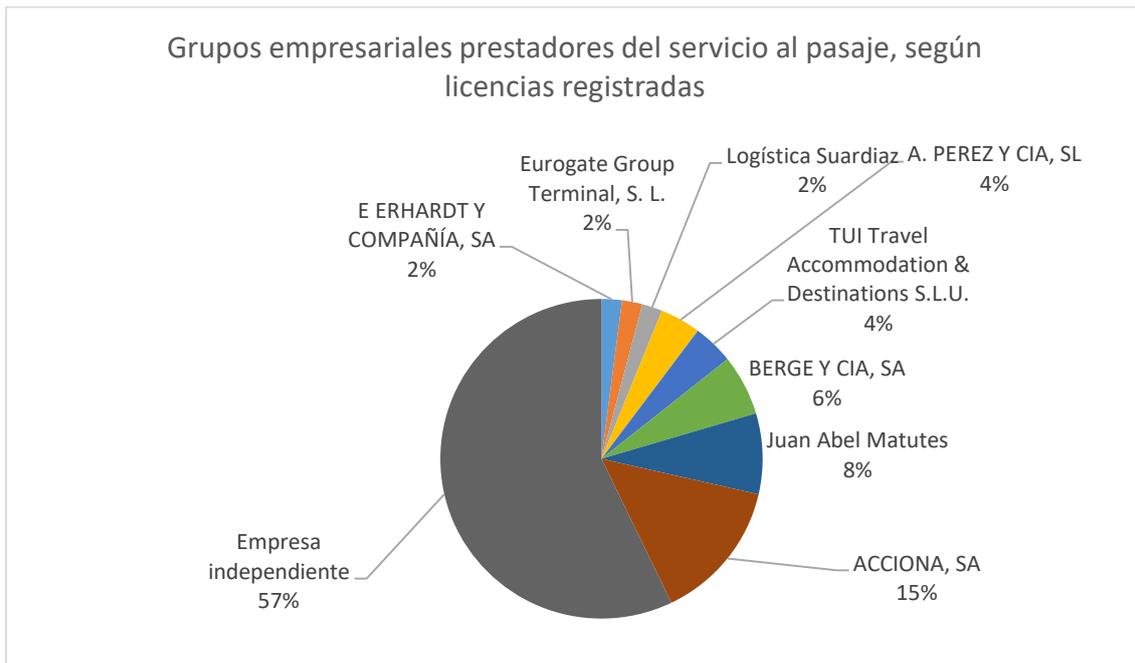


Figura 97: Grupos empresariales prestadores del servicio al pasaje.

4.3. CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO AL PASAJE

- El **plazo medio** de las licencias en el año 2016 se sitúa en **8 años** aproximadamente. Los puertos que exceden el plazo medio de las licencias son Cádiz (15 años), Málaga (30 años), Barcelona (29 años) y Melilla (24 años). Estos últimos casos se deben a que las licencias están vinculadas a una terminal de pasajeros que opera con concesión de ocupación de dominio público portuario.
- La escasa información disponible en las diferentes bases de datos consultadas, así como la gran **dispersión** existente en los datos disponibles, impiden obtener conclusiones generales sobre la **facturación** y los precios del servicio.
- El principal factor que incide en la **competitividad del servicio al pasaje son los costes de las concesiones de las terminales de pasajeros y su grado de utilización**. El otro factor determinante es el **coste de los recursos humanos** que realizan las operaciones.
- En la actualidad, **algunas Autoridades Portuarias prestan** el servicio a cruceros de manera directa, generalmente sin contraprestación económica, mientras que si el servicio se presta por la iniciativa privada se encuentra retribuido. En otros muchos casos, las empresas navieras disponen de licencias del servicio, ya sean en régimen de autoprestación o general (Compañía Transmediterránea, Balearia, Naviera Armas, Grimaldi, Fred Olsen, FRS, etc.).
- En el caso de los puertos con un número significativo de escalas de cruceros como puerto base, gran parte de los prestadores del servicio al pasaje de cruceros pertenecen a grandes grupos, destacando Creuers del Port de Barcelona (en manos de un operador naviero). En el caso de los puertos donde la mayor parte de las escalas de cruceros son en de tránsito, las prestadoras suelen ser operadores locales o, incluso, son las propias Autoridades Portuarias las que prestan los pocos servicios requeridos.
- En general, **las licencias se adaptan a las necesidades de cada puerto**, ya sea mediante **licencias específicas** para cruceros como en el caso de los puertos de A Coruña, Vigo, Tarragona, Cartagena, Las Palmas, Tenerife, o mediante licencias específicas para líneas regulares de transporte de pasajeros como en el caso de Ceuta. En aquellos puertos donde coexisten ambos tráficos, se otorgan generalmente licencias diferenciadas para cada tráfico, en lugar de conceder licencias generales, como en los casos de Almería, Cádiz, Barcelona, Baleares o Valencia. Esto mismo sucede para el tipo de subservicios que realizan: pasajeros, vehículos y equipajes.
- A pesar del importante número de pasajeros que circulan anualmente por los puertos españoles, ya sea en régimen de crucero o en régimen de transporte, **en la actualidad todavía existen muy pocos pliegos de prescripciones particulares de este servicio, aprobados** al amparo de la Ley 48/2003 o del TRLPEMM.

5. SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

En el artículo 130 del TRLPEMM se define el servicio portuario de manipulación de mercancías y su ámbito; a continuación se presenta un extracto de dicho artículo:

1. *Se consideran integradas en este servicio portuario las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre buques, o entre éstos y tierra u otros medios de transporte. Para tener la consideración de actividades incluidas en este servicio deberán realizarse íntegramente dentro de la zona de servicio del puerto y guardar conexión directa e inmediata con una concreta operación de carga, descarga o trasbordo de un buque determinado.*

a) *Las actividades de carga y estiba comprenden:*

1. *La recogida de la mercancía en la zona de almacenamiento o depósito del puerto y el transporte horizontal de la misma hasta el costado del buque en operaciones relacionadas con la carga del mismo.*
2. *La aplicación de gancho, cuchara, spreader o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía directamente desde un medio de transporte terrestre, o desde el muelle, o pantalán, al costado del buque.*
3. *El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en la bodega o a bordo del buque.*
4. *La estiba de la mercancía en bodega o a bordo del buque, de acuerdo con los planes de estiba e indicaciones del capitán del buque o de los oficiales en quienes delegue esta responsabilidad.*
5. *El embarque de la mercancía por medios rodantes en el buque.*
6. *El trincaje o sujeción de la carga a bordo del buque para evitar su desplazamiento durante la navegación, siempre que estas operaciones no se realicen por la tripulación del buque.*

b) *Las actividades de desestiba y descarga comprenden:*

1. *El destrincaje o suelta de las sujeciones de la carga a bordo para permitir su manipulación, siempre que estas operaciones no se realicen por la tripulación del buque.*
2. *La desestiba de mercancías en la bodega o a bordo del buque, comprendiendo todas las operaciones precisas para su colocación al alcance de los medios de izada o transferencia.*
3. *La aplicación de gancho, cuchara, spreader o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía.*
4. *El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en un medio de transporte o en el muelle o pantalán al costado del buque.*

5.º *La descarga de la mercancía, bien sobre vehículos de transporte terrestre, bien sobre muelle o pantalán para su posterior recogida por vehículos o medios de transporte horizontal, y, en su caso, su traslado a la zona de almacenamiento o depósito dentro del puerto, y el depósito y apilado de la mercancía en dicha zona.*

6.º *El desembarque de la mercancía del buque por medios rodantes.*

c) La actividad de trasbordo comprende el destrincaje o suelta, siempre que no se realice por la tripulación del buque y la desestiba en el primer buque, la transferencia de la mercancía directamente desde un buque a otro y la estiba en el segundo buque y posterior trincaje, siempre que no se realice por la tripulación del buque en el segundo buque. (...)

Tal y como ocurre en el servicio al pasaje, las licencias pueden ser otorgadas según el tipo de tráfico, conforme se regula en el artículo 109.2 del TRLPEMM. Es decir, en la actualidad en el sistema portuario español coexisten licencias para varios tipos de tráfico y licencias para tráficos específicos: carga rodada, graneles sólidos, contenedores, etc. Se trata de un servicio con una fuerte especialización, que se pone de manifiesto en la gran diversidad de equipos y medios utilizados para cada tráfico.

De la misma forma, es un servicio muy vinculado a la disponibilidad de superficie. En la actualidad en los puertos españoles conviven prestadoras que operan en muelles públicos, en superficies concesionadas, en terminales especializadas, etc. Disponer tanto de superficie en exclusiva para un determinado tráfico, como de medios especializados en la operación de dicho tráfico, son dos de los factores que mayor peso tienen en la competitividad del servicio. Asimismo, esta competitividad está determinada por el peso de los costes debidos al personal estibador, así como por su escasa flexibilidad horaria.

Con fecha de 14 de noviembre de 2013, la Comisión Europea denunció la normativa que regula este servicio portuario en España. El 11 de diciembre de 2014, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) dictó sentencia declarando que España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 49 TFUE, que consagra la libertad de establecimiento.

A fecha de redacción del presente informe, ha sido aprobado el Real Decreto que permite cumplir la sentencia del TJUE, con fecha del 12 de mayo de 2017: *“Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el Asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052)”*. Actualmente se sigue negociando la aplicación de este Real Decreto.

5.1. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

Tal y como se ha comentado en capítulos anteriores, durante el año 2016 el tráfico de mercancías ha sido de 506,9 millones de toneladas, un 1 % más que en 2015. Desglosado por fachadas, en la fachada Atlántico Sur-Canarias el tráfico aumenta un 5 %, en la fachada Sur – Estrecho un 3 %, en la Mediterránea – Baleares un 2 %, mientras que en la fachada Atlántica – Cantábrica disminuye en un -5 %.

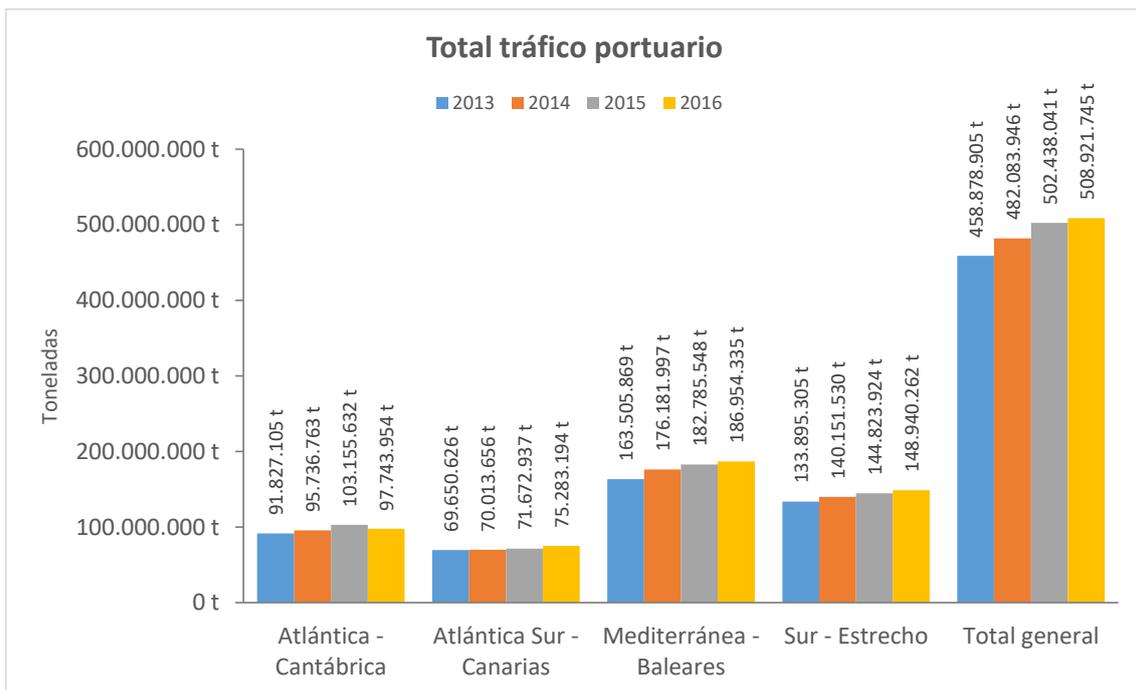


Figura 98: Tráfico portuario total.

El grupo de mercancías más numeroso (46,3 % en 2016) para la actividad de gran parte de los puertos españoles es el de la mercancía general, con 235,9 millones de toneladas en 2016.

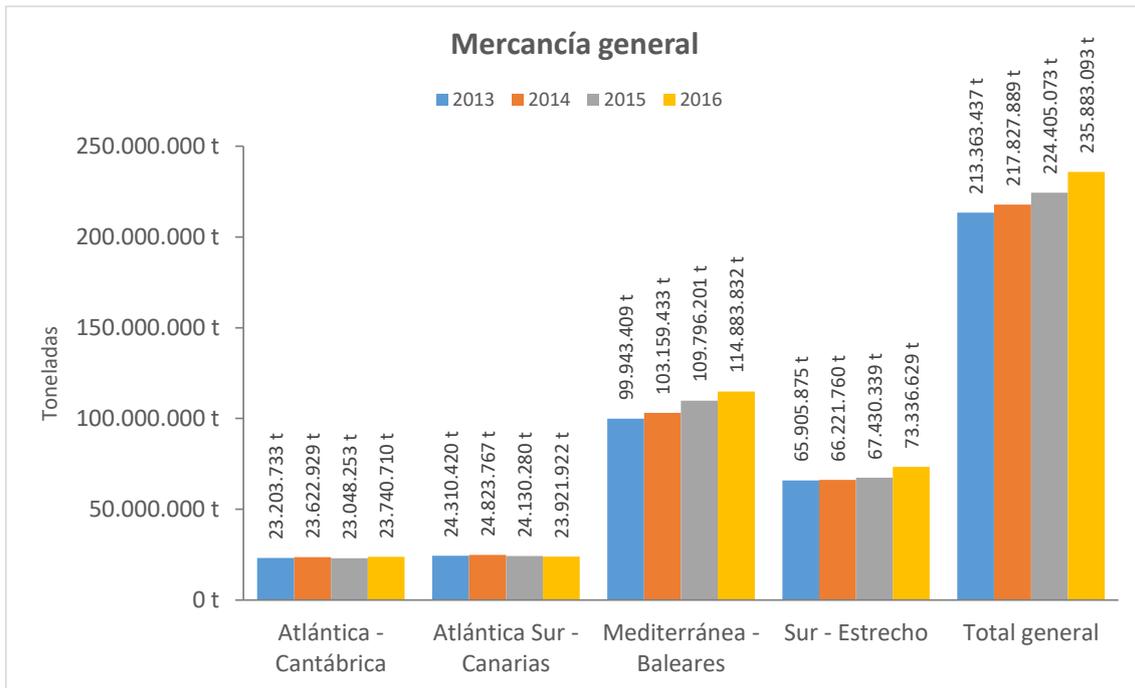


Figura 99: Tráfico de mercancía general.

Del conjunto de esta mercancía general, la mayor parte ha sido movida en contenedores. En 2016 se operaron 15,08 millones de TEUs, cifras que suponen el mayor número de contenedores movido por el conjunto de los puertos españoles, con un incremento del 6 %. Por fachadas, el mayor incremento se produce en la fachada Sur – Estrecho, con un 7 %, seguido de la fachada Mediterránea – Baleares (6 %) y un 2 % en la fachada Atlántica Sur – Canarias, mientras que en la fachada Atlántica – Cantábrica el tráfico disminuye en un -4 %.

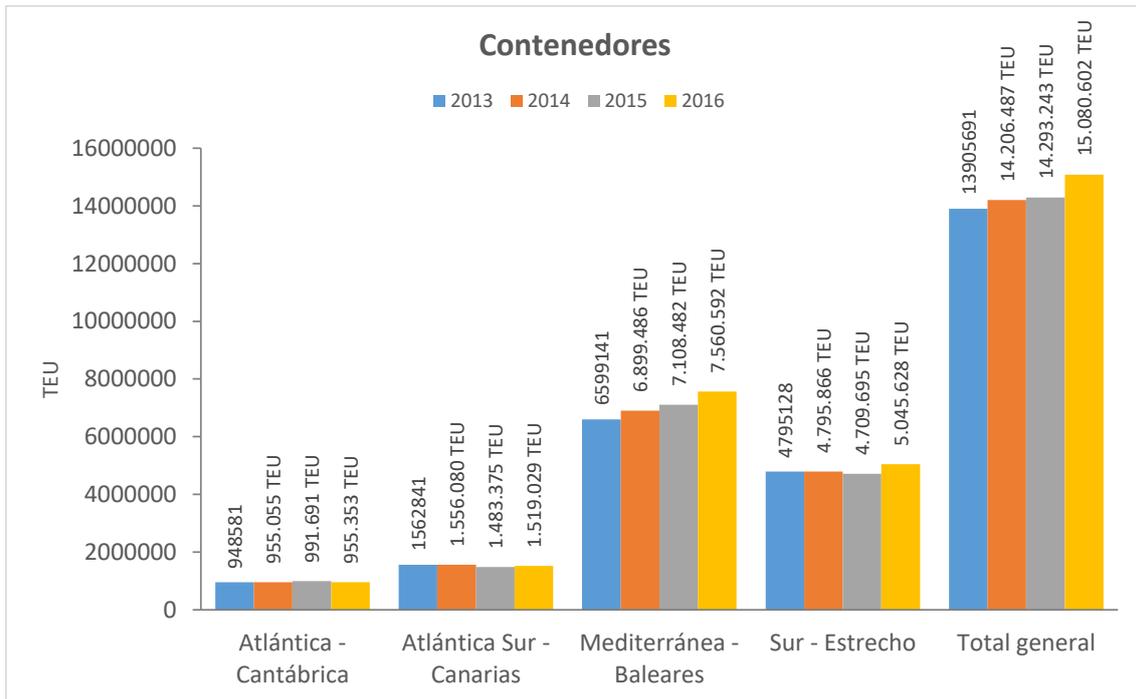


Figura 100: Tráfico de contenedores.

De forma análoga, el tráfico ro-ro, vehículos de transporte de carga a bordo de los buques, creció un 5 % entre 2016 y 2015, con un 7 % en la fachada Atlántica – Cantábrica, un 6 % en la fachada Atlántica Sur – Canarias, un 3 % en la fachada Mediterránea – Baleares, y un 8 % en la fachada Sur – Estrecho.

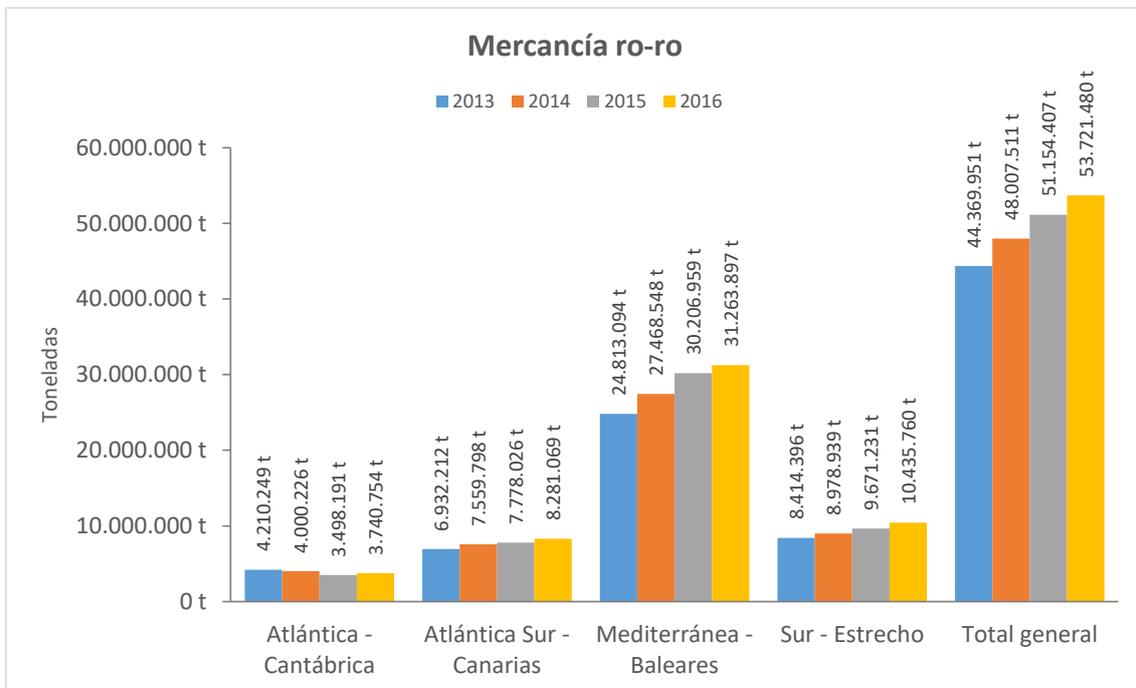


Figura 101: Tráfico de mercancía ro-ro.

Los graneles sólidos han experimentado un descenso en el volumen de tráfico del -4 % en global. En la fachada Atlántica – Cantábrica, el descenso es del -12 %, y en la fachada Sur – Estrecho, del -9 %. Sin embargo, en las fachadas Atlántica Sur – Canarias y Mediterránea – Baleares, se produce un aumento del 10 % y el 9 % respectivamente.

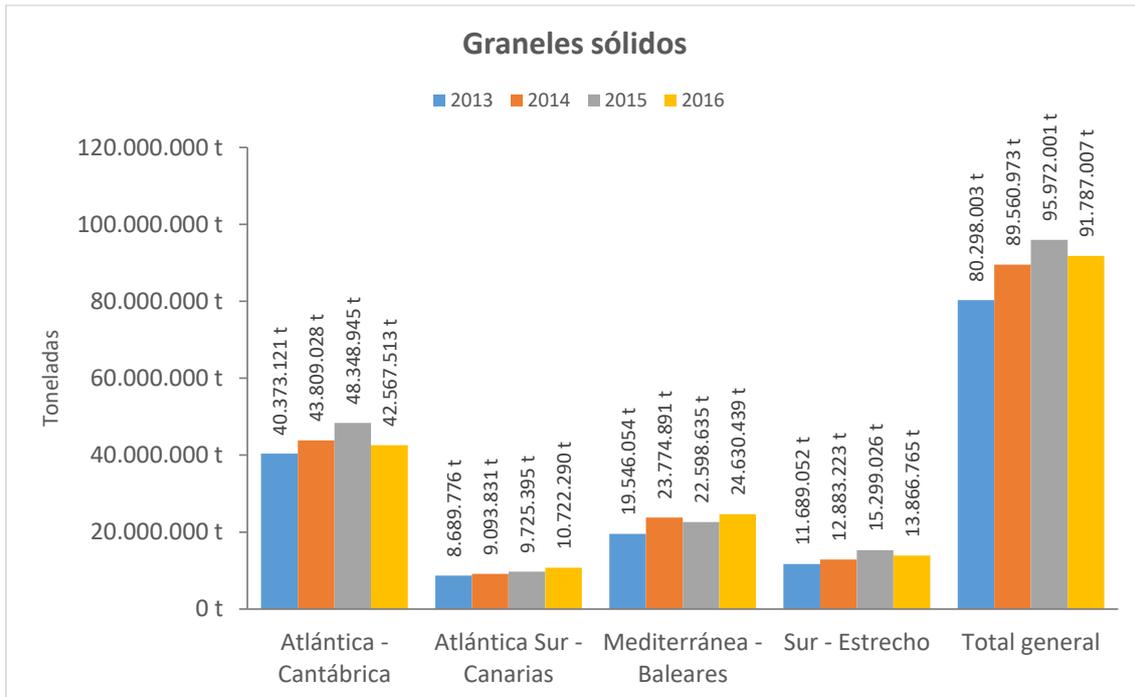


Figura 102: Tráfico de graneles sólidos

5.2. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS, POR PUERTO

5.2.1. NÚMERO DE LICENCIAS DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

En general, la mayoría de Autoridades Portuarias están otorgando licencias de manipulación de mercancías para varios tipos de tráfico, es decir, cada empresa puede tener licencia para: contenedores, ro-ro, mercancía general o graneles sólidos. Esto, en la práctica, sería equivalente a una licencia de carácter polivalente. En términos generales, se trata de un servicio portuario con cierto nivel de competencia. En el gráfico siguiente se muestran el número de empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías según datos incorporados al Registro General de Servicios Portuarios. Se detecta que en dicho registro no se han incorporado datos de la totalidad de empresas prestadoras existentes en la actualidad.

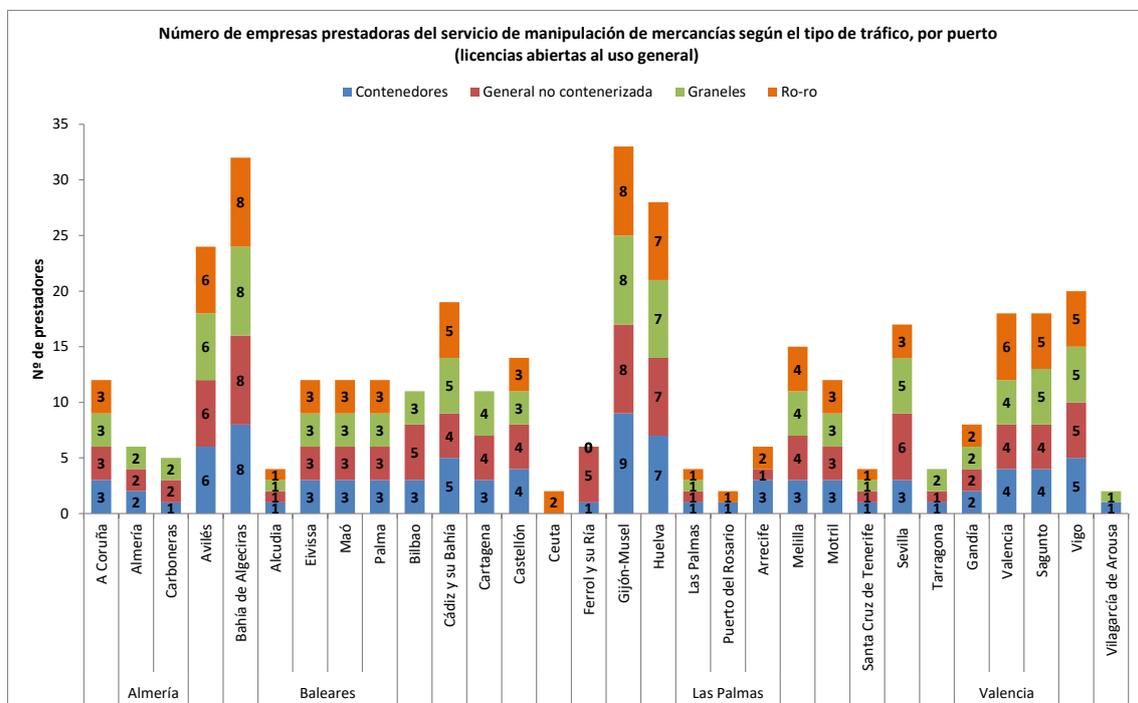


Figura 103: Número de empresas prestadoras de servicio de manipulación de mercancías, por puerto.

5.2.2. PRESENCIA DE GRUPOS EMPRESARIALES EN EL MERCADO DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍA, SEGÚN EL REGISTRO DE EMPRESAS PRESTADORAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Existe una presencia destacable de grupos empresariales, suponiendo el 57 % del reparto total, y destacando los Grupos Bergé, Alvargonzález y Noatum, que poseen el mayor número de licencias registradas.

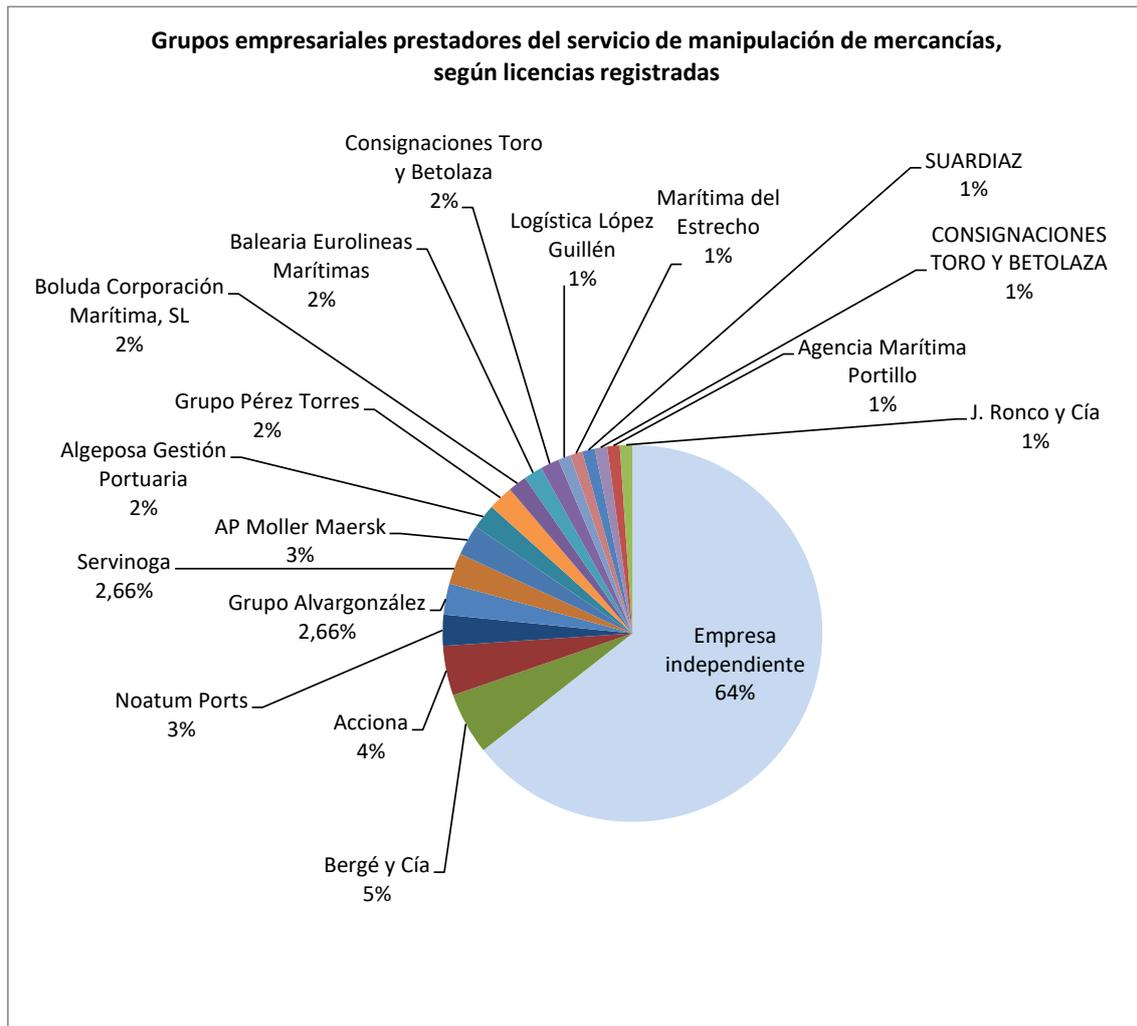


Figura 104: Porcentaje de grupos empresariales prestadores del servicio de manipulación de mercancías.

5.2.3. PLAZO MEDIO DE LAS LICENCIAS POR PUERTO

El TRLP Emm determina que el plazo máximo de las licencias del servicio portuario de manipulación de mercancía es de 6 años si no hay inversión significativa, y puede ser de 20 años, 15 años o 10 años dependiendo de la concesión. El plazo medio de las licencias en el sistema portuario español se aproxima a 14 años.

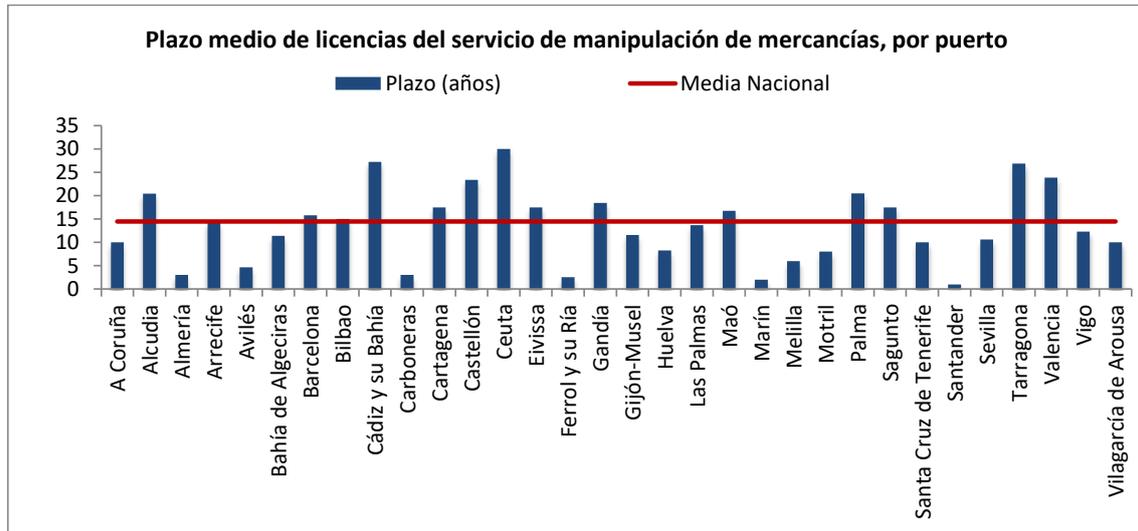


Figura 105: Plazo medio de las licencias del servicio de manipulación de mercancías por puerto.

5.3. CONCLUSIONES DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

- Se trata de un servicio portuario en el que existe una cantidad considerable de operadores que deberían permitir la existencia de una razonable competencia por puertos.
- Según la tipología de carga operada (contenedor, carga general, carga rodada, graneles, etc.) y según el grado de especialización de los licenciarios, existen diferentes modelos de negocio y estructuras de coste, siendo tres los factores que más inciden en la **competitividad del servicio** de todos ellos: el **coste del personal estibador**, el **coste del uso privativo de superficies del puerto** y el **coste de la maquinaria necesaria para prestar el servicio**.
- Casi la mitad de las **licencias son polivalentes**, mientras que las licencias restantes se reparten entre licencias específicas dedicadas a un único tipo de mercancía.
- La **diferencia entre plazos medios de licencias en los diferentes puertos es significativa**, y no se puede hablar de un criterio común. La media nacional se aproxima a 14 años. Hay casos en que los plazos de las licencias vienen determinados por el otorgamiento de prórrogas hasta la aprobación de los nuevos pliegos reguladores del servicio. Asimismo, hay licencias que se han otorgado vinculadas a la concesión de una terminal, por lo que su plazo supera en gran medida la media.

5.4. SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA SOBRE EL MODELO DE ESTIBA ESPAÑOLA

El 11 de diciembre de 2014, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) dictó sentencia declarando que España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 49 TFUE, que consagra la libertad de establecimiento.

En junio de 2013, la Comisión Europea llevó a España ante el TJUE, ya que consideraba que el modelo actual de estiba española vulneraba el derecho de libre establecimiento. La Comisión Europea aseguraba que la actual normativa española (TRLPEMM) obliga a las empresas estibadoras de los Estados miembros a reunir los recursos financieros suficientes para participar en una SAGEP y contratar trabajadores de la propia SAGEP "en condiciones que escapan a su control". De este modo, las empresas estibadoras deben contratar un número mínimo de trabajadores y en unas condiciones innegociables, incluidos salarios y duración de la jornada.

En diciembre de 2014, el TJUE dictó sentencia sobre este caso, señalando que las restricciones que impone el TRLPEMM para contratar al personal estibador "pueden impedir" a las empresas de otros Estados Miembros "establecerse en los puertos españoles de interés general para desarrollar en ellos una actividad de manipulación de mercancías"; lo que limita el libre acceso al mercado.

En su fallo, se declara que el Reino de España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 49 TFUE al imponer a las empresas de otros Estados miembros que deseen desarrollar la actividad de manipulación de mercancías en los puertos españoles de interés general:

- Tanto la obligación de inscribirse en una Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios y, en su caso, de participar en el capital de ésta.
- La obligación de contratar con carácter prioritario a trabajadores puestos a disposición por dicha Sociedad Anónima,
- La obligación de contratar a un mínimo de tales trabajadores sobre una base permanente.

El TJUE también indica que, "esas obligaciones fuerzan a las empresas estibadoras a llevar a cabo una adaptación que puede tener consecuencias financieras y producir perturbaciones en su funcionamiento, hasta el punto de disuadirlas de establecerse en los puertos españoles de interés general".

Asimismo, el TJUE respaldaba entre otras las siguientes propuestas de la Comisión en su sentencia.

- Que sean las propias empresas estibadoras las que "gestionen las oficinas de empleo que han de suministrarles mano de obra y organicen la formación de esos trabajadores".

- Que se cree "una reserva de trabajadores gestionada por empresas privadas que funcionen como agencias de empleo temporal y que pongan trabajadores a disposición de las empresas estibadoras".

En el mismo mes de diciembre de 2014, el Gobierno de España inició las conversaciones con las diferentes patronales, sindicatos y asociaciones del sector, con el fin de analizar y valorar los cambios legislativos a desarrollar para cumplir con lo determinado en la sentencia¹.

Durante los años 2015 y 2016, se siguió trabajando con el objetivo de determinar las correcciones, modificaciones y cambios legislativos y normativos que permitan cumplir con lo determinado por el TJUE.

¹ A fecha de redacción del presente informe, el Real Decreto que permite cumplir la sentencia del TJUE ha sido aprobado, con fecha del 12 de mayo de 2017: *"Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el Asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052)"*. Actualmente se sigue negociando la aplicación de este Real Decreto.

6. ESTUDIOS DESARROLLADOS

Desde la constitución del Observatorio en el año 2012, se han desarrollado una serie de estudios de detalle sobre los servicios portuarios, acordados por los miembros del pleno del Observatorio y encargados a empresas consultoras a través de Puertos del Estado. Estos estudios han permitido recabar información y datos muy valiosos sobre el sector, a partir de los cuales se han llevado a cabo medidas y acciones correctoras para mejorar la competitividad de los servicios portuarios y del sistema portuario español.

En el documento de “Análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios 2014-2015” se incluyeron los resúmenes de los estudios que se detallan a continuación:

- “Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas (2014-2015)”.
- “Estudio de la cadena de costes para el tráfico de graneles sólidos agroalimentarios en terminales españolas (2014-2015)”.
- “Estudio de la cadena de costes del tráfico de contenedores (2015)”.
- “Estudio de los servicios técnico-náuticos en los puertos extranjeros competidores de los españoles (2015)”.

Durante el año 2016 se desarrollaron y finalizaron dos nuevos estudios de detalle:

- “Estudio de la cadena de costes del tráfico de graneles líquidos en terminales españolas”.
- “Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas, de vehículos en régimen de mercancía en buques “car carrier””.

Asimismo, durante el año 2016 se ha actualizado el “Análisis de las siluetas de costes” con los resultados obtenidos en los estudios desarrollados por el Observatorio, mencionados anteriormente. Las siluetas de costes tienen como objetivo analizar la distribución de los costes de escala de los diferentes tipos de buques y operaciones más representativas de cada tipo de tráfico en los puertos del sistema portuario español.

Por otro lado, también se ha actualizado el “Estudio de las cuentas de resultados de las SAGEP en los puertos españoles”, el cual se había incluido en la versión del año 2014-2015 de este documento. En este caso, se han actualizado los datos referentes a las SAGEP en los casos en los que se ha registrado una versión más actualizada de las Cuentas Anuales. Sin embargo, es necesario destacar que a fecha de elaboración de este informe (primer semestre del 2016) todavía no se han depositado en el Registro Mercantil las Cuentas Anales correspondientes al año 2016, por lo que este estudio se basa en datos anteriores.

En los siguientes apartados se incluyen los resúmenes de los análisis y resultados obtenidos en los dos estudios de detalle desarrollados en 2016, del “Estudio de las cuentas de resultados de las SAGEP en los puertos españoles” y del “Análisis de las siluetas de costes”.

6.1. ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES DEL TRÁFICO DE GRANELES LÍQUIDOS EN TERMINALES ESPAÑOLAS

El objeto del estudio es el análisis de la cadena de costes en las principales terminales independientes de graneles líquidos de España, es decir aquellas terminales que desarrollan su actividad como operadores logísticos independientes, ofertando sus servicios a terceros.

Con el fin de obtener una muestra representativa del sector en España, se realizó una selección de terminales portuarias de graneles líquidos, tanto nacionales como europeas:

TERMINALES EN EL ÁMBITO ESPAÑOL		TERMINALES EN EL ÁMBITO EUROPEO	
Puerto	Terminales Objeto de Estudio	Puerto	Terminales Objeto de Estudio
Bahía de Algeciras	Vopak 	Rotterdam	Vopak 
	Decal 	Amberes	Oiltanking 
Barcelona	TEPSA 	Sines	TGL
	CLH 	Marsaxlokk	Oiltanking 
Bilbao	TEPSA 		
	Reganosa* 		
Ferrol	CLH 		
Gijón	DECAL 		
Huelva	Enagás* 		
	CLH 		
Palma	CLH 		
Sta. Cruz de Tenerife	DISA 		

* Terminales de Gas

Asimismo, a partir del análisis estadístico de todas las escalas de buques que se produjeron en las terminales seleccionadas durante los años 2014 y 2015, se definieron 3 buques-operaciones-tipo para el caso del tráfico de productos petrolíferos, y 2 buques-operaciones-tipo para el caso del tráfico de gas.

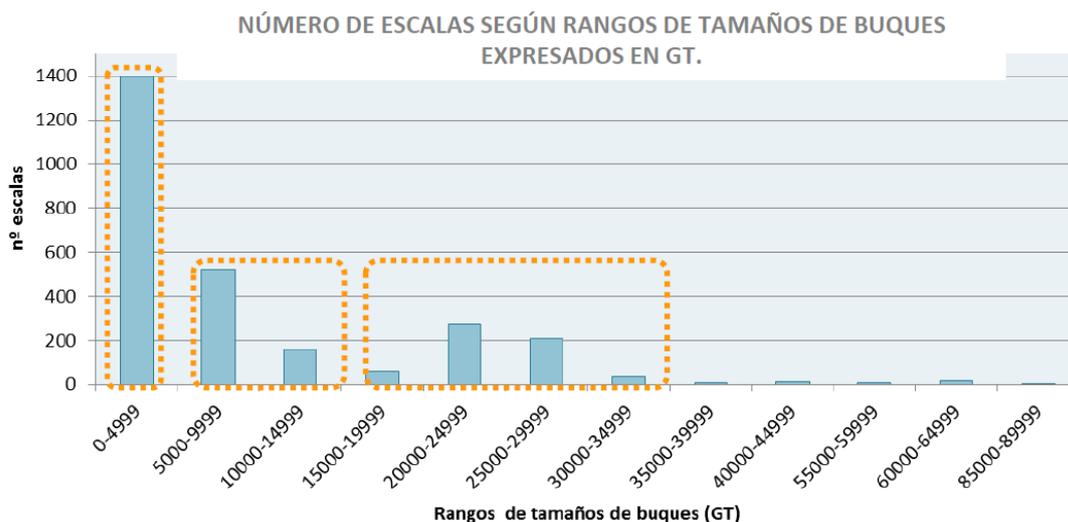


Figura 106: Número de escalas según rangos de tamaño de buques de productos (GTs)

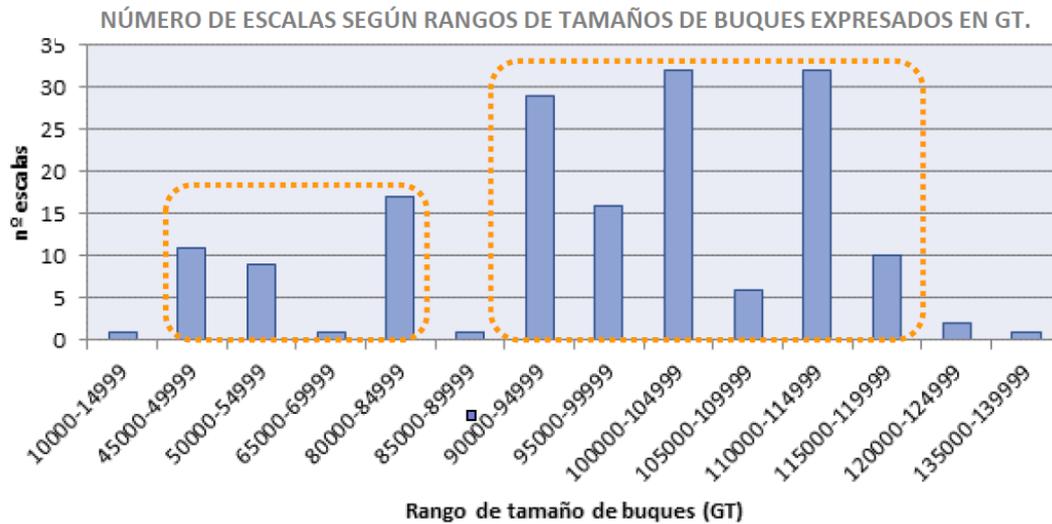


Figura 107: Número de escalas según rangos de tamaño de buques gaseros (GTs)

Las operaciones, definidas por un tipo de buque y un tipo de operación, que se han estudiado en las terminales son las siguientes:

	Tipo de buque	Nombre Buque	Arqueo Bruto (GT)	Duración de la escala (horas)	Volumen de mercancía (tons)
Operación-tipo 1	Productos	STOLT SHEARWATER	3.811	21,2	3.850
Operación-tipo 2	Productos	NORMANNA	6.877	26,5	5.750
Operación-tipo 3	Productos	STI BRIXTON	24.162	41,4	20.700
Operación-tipo 4	Gasero	CHEIKH BOUAMAMA	52.855	21,6	36.000
Operación-tipo 5	Gasero	WILLENERGY	102.390	28,5	60.000

Figura 108: Buques-operación tipo definidos

Las tres 3 “siluetas” definidas para el tráfico de productos representan al 98 % de las escalas y al 92 % de las toneladas. En el caso del tráfico de GNL, los 2 buques-operaciones-tipo representan al 97 % de las escalas y de las toneladas.

Cada una de estas 3 Operaciones-tipo de buques de productos se ha realizado en cada una de las 9 terminales españolas de productos, y las 2 Operaciones-tipo de buques gasero se han realizado en las 2 terminales de gas españolas. Además, se han hecho pasar las 5 operaciones por 4 terminales europeas.

Los costes se han calculado agrupados en tres categorías:

- Tasas portuarias
- Servicios portuarios
- Costes de terminal

6.1.1. TERMINALES DE PRODUCTOS

a. TERMINALES DE PRODUCTOS – TASAS PORTUARIAS²

En las terminales españolas³ se incluyen las tasas de ayuda a la navegación, al buque y a la mercancía. En el caso de las terminales europeas, la tasa por uso de las infraestructuras del puerto es única, aunque en Rotterdam existe además una tasa portuaria para cubrir el servicio de tráfico de buques (VTS) y en Sines existe además una tasa de salvamento.

Las tasas de cuatro puertos españoles son más altas que las extranjeras, mientras que las otras tres terminales españolas son más económicas. Estas diferencias son debidas a los distintos coeficientes correctores, a las bonificaciones y, sobre todo, a los casos en que el atraque es en concesión. La T-3 representa entre el 63 % y el 68 % de las tasas portuarias.

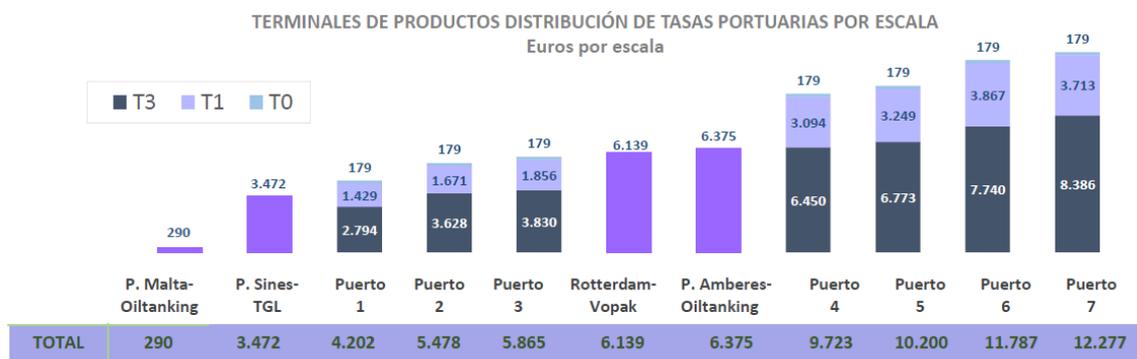


Figura 109: Terminales de productos distribución de tasas portuarias por escala. Euros por escala

b. TERMINALES DE PRODUCTOS – SERVICIOS PORTUARIOS

En los servicios portuarios, el de remolque supone entre el 44 % y el 86 % del coste de la escala. Existe una gran variación en el coste de los servicios portuarios según puertos. En la comparación con los puertos extranjeros, en varios puertos españoles es significativamente más alto: cuatro de las terminales españolas presentan costes en el rango bajo de las europeas -Malta y Sines-, mientras que las otras tres terminales están en el rango alto de las europeas -Amberes y Rotterdam⁴.

² Los valores representados en esta gráfica y las siguientes son la media ponderada de las 3 operaciones-tipo definidas para el buque de productos.

³ Aunque se han estudiado 9 terminales de productos, éstas se sitúan en 7 puertos diferentes, por lo que las tasas y los servicios portuarios se muestran para estos 7 puertos.

⁴ La terminal de Oiltanking en Amberes se localiza en el interior del puerto, después de la esclusa lo que encarece los servicios. Algo parecido sucede en Rotterdam.



Figura 110: Terminales de productos. Distribución del coste de servicios portuarios por escala. Euros por escala

Existen grandes diferencias en el coste del **servicio de practicaje**, llegando a multiplicarse incluso por 6 entre el valor inferior y el superior, para ciertos tamaños de buque. En términos ponderados, el gráfico muestra estas significativas diferencias.

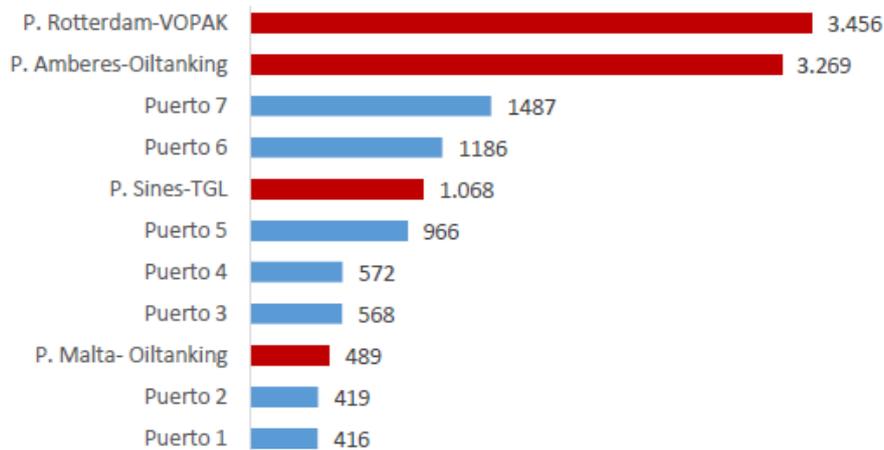


Figura 111: Coste del servicios de practicaje. Euros por escala

En el caso del **servicio de amarre**, la tarifa para el mismo tamaño de buque llega a ser hasta 12 veces mayor según puerto. Al igual que en el caso del practicaje, la estructura tarifaria, a escalones de GT, además de los propios valores de las tarifas da lugar a estas diferencias.

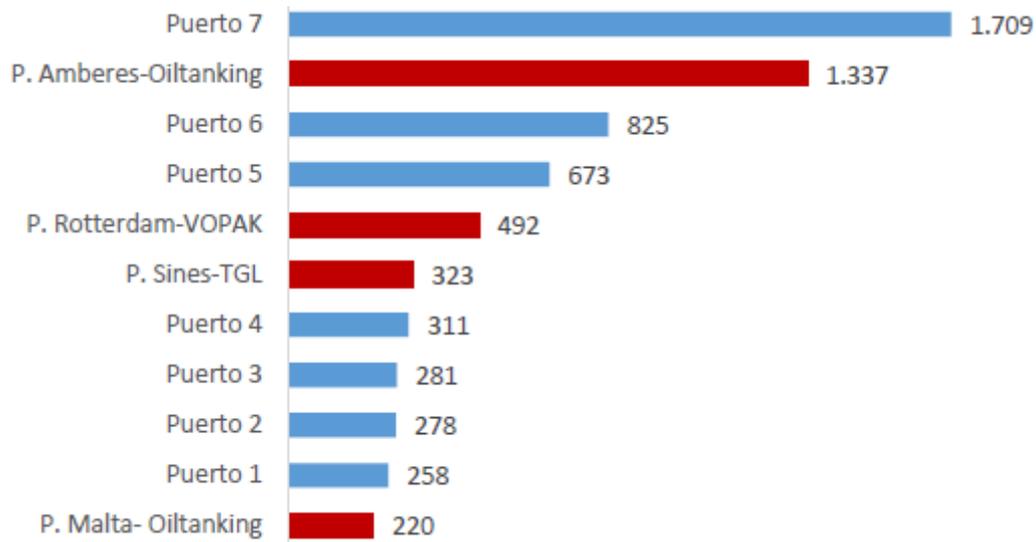


Figura 112: Coste del servicio de amarre. Euros por escala

En los puertos nacionales, la tarifa del **servicio de remolque** para el mismo tamaño de buque de productos llega a ser hasta 10 veces mayor. De nuevo, la estructura tarifaria, a escalones de GT, además de los propios valores de las tarifas dan lugar a estas diferencias.

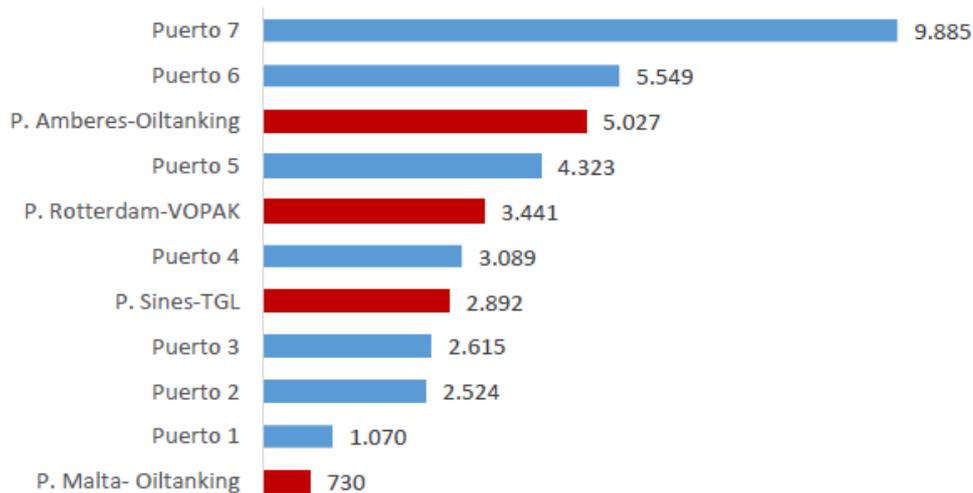


Figura 113: Coste del servicio de remolque. Euros por escala

Entre las terminales españolas no existen diferencias en la **tarifa MARPOL**, ya que en todas ellas se calcula de acuerdo a la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

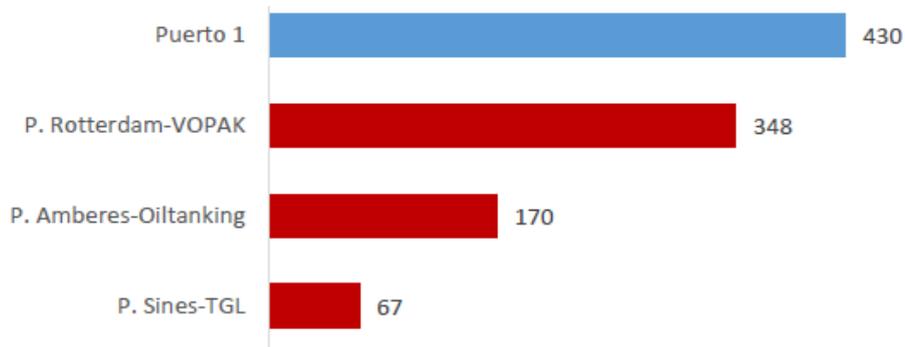


Figura 114: Coste del servicio marpol. Euros por escala

c. TERMINALES DE PRODUCTOS – COSTES DE TERMINAL

Las diferencias entre puertos en los costes de suelo de la terminal se derivan tanto del coste del suelo, diferente según puerto, como de su productividad.

En los costes de terminal de las terminales⁵ de productos, la amortización representa entre el 26 % y el 56 %. Los costes de terminal en los puertos extranjeros son inferiores a los nacionales, aunque Amberes es similar al español menor.

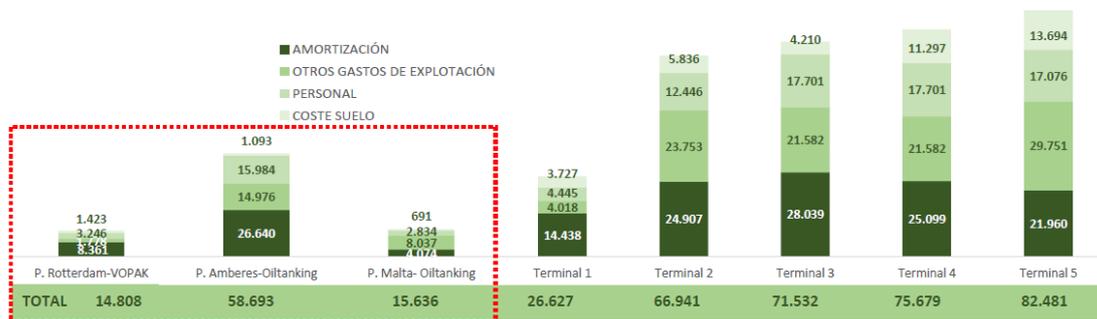


Figura 115: Terminales de productos. distribución del coste de terminal por escala. Euros por escala

d. TERMINALES DE PRODUCTOS – COSTES TOTALES

En las terminales de productos, los costes de terminal suponen entre el 73 % y el 86 % del coste total. En valor absoluto el orden de magnitud de las 5⁶ terminales españolas es similar, excepto en una terminal que presenta un coste muy inferior.

⁵ No se dispone de datos de los costes de terminal de 4 de las 9 terminales portuarias de productos.

⁶ No se dispone de datos de los costes de terminal de 4 de las 9 terminales portuarias de productos.

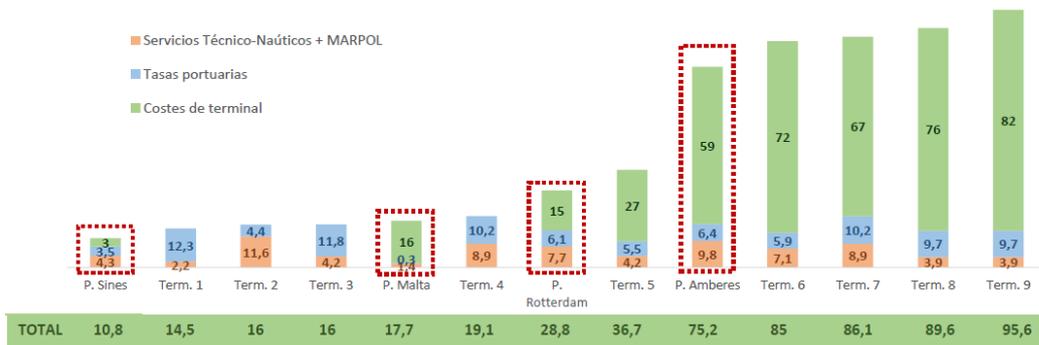


Figura 116: Terminales de productos coste total. Miles de euros por escala

En las terminales extranjeras también los costes de terminal presentan el mayor porcentaje, entre el 28 % y el 90 %. Las tasas portuarias presentan valores inferiores que los servicios portuarios. El coste de la escala es en general inferior en las terminales extranjeras que en las nacionales, salvo en Amberes que se aproxima más a las españolas.

6.1.2. TERMINALES DE GAS

a. TERMINALES DE GAS – TASAS PORTUARIAS⁷

En las terminales de gas, los valores de la T1 y la T3 son muy similares, e inferiores a las tasas de Rotterdam y Amberes.



Figura 117: Terminales de gas. Distribución de las tasas portuarias por escala. Euros por escala

b. TERMINALES DE GAS – SERVICIOS PORTUARIOS

En las terminales de gas, el servicio de remolque representa un promedio del 82 % en las terminales españolas y del 76 % en las extranjeras. Su coste es notablemente mayor en las españolas.

⁷ Los valores representados en esta gráfica y las de los apartados siguientes son la media ponderada de las 2 operaciones-tipo definidas para el buque gasero.

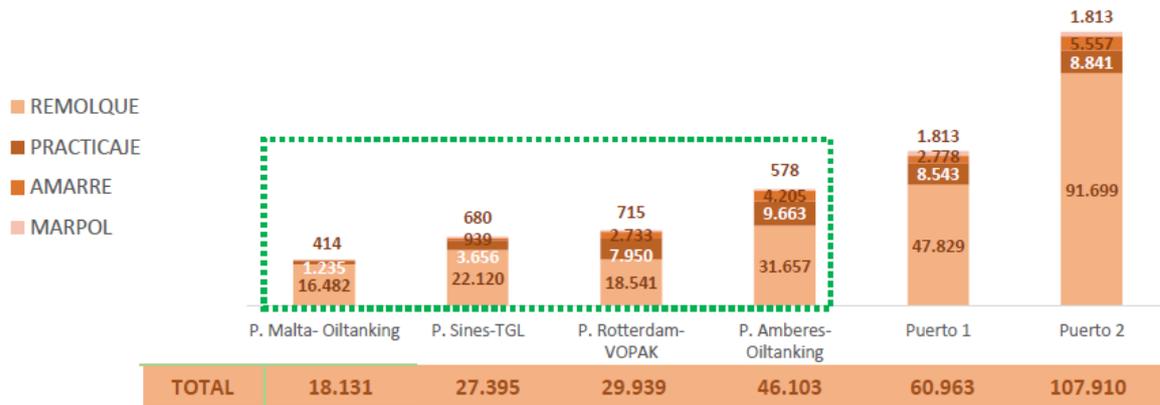


Figura 118: Terminales de gas. Distribución del coste de servicios portuarios por escala. Euros por escala.

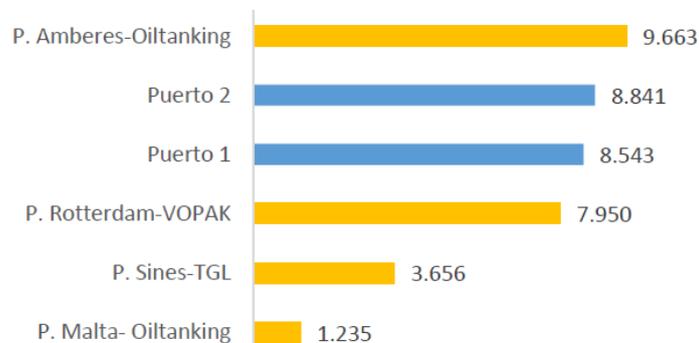


Figura 119: Terminales de gas. Coste del servicio de practicaje. Euros por escala

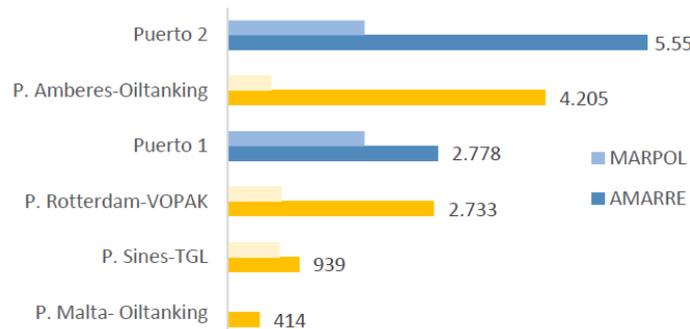


Figura 120: Terminales de gas. Coste del servicio de amarre y marpol. Euros por escala

c. TERMINALES DE GAS – COSTES DE TERMINAL

En las terminales de gas, la amortización representa en torno al 65 % de los costes de terminal, dadas las cuantiosas inversiones que las plantas de regasificación requieren. El coste de suelo es muy similar, pero los otros costes divergen. En valor absoluto el coste de la terminal 1 es un 24,8 % inferior a la terminal 2.

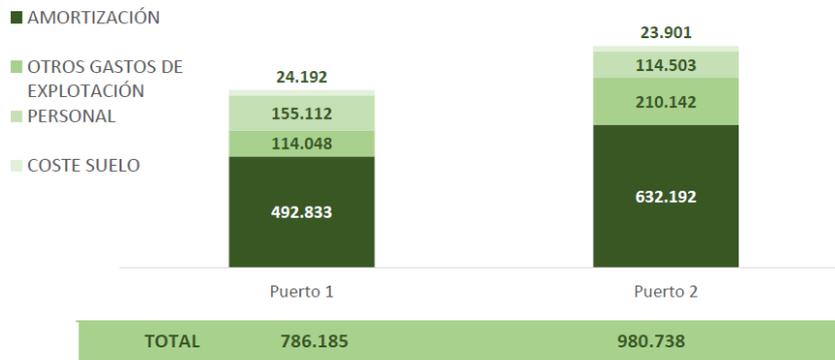


Figura 121: Terminales de gas. distribución del coste de terminal por escala. Euros por escala

d. TERMINALES DE GAS – COSTES TOTALES

Los costes de terminal en las terminales de gas, representan entre el 85 % y 91 % del total, siendo el coste de mayor importancia.

En este caso, son los servicios portuarios los que tienen un valor superior a las tasas, moviéndose en un rango entre el 6 % y el 12 %, mientras que las tasas se encuentran en un rango entre el 3 % y el 4 %.

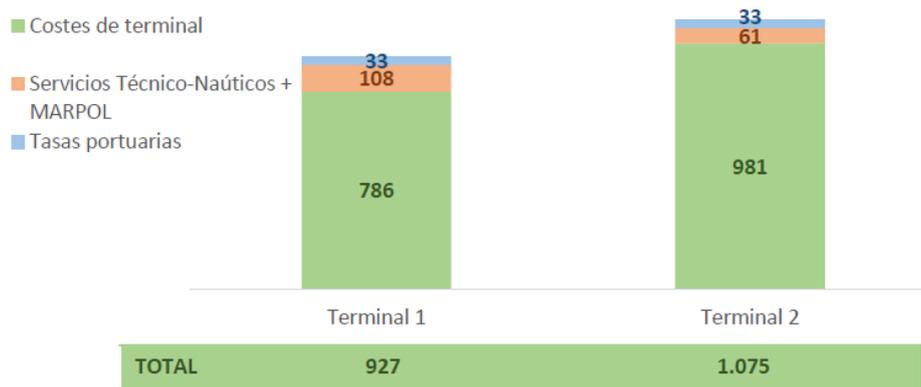


Figura 122: Terminales de gas. Coste total. Miles de euros por escala

6.1.3. COMPARACIÓN DE INDICADORES

a. INDICADORES DE LA TERMINAL

La superficie de las terminales se sitúa entre 8,5 y 20 ha, en un rango muy inferior a las terminales del Norte de Europa y similar a las del sur. La mitad (5) de las terminales está en el rango de 85-110 miles de m², y 3 entre 125 y 170 miles de m². Se salen de estos rangos dos terminales: una con 233 miles de m² y otra con tan solo 18 miles de m².

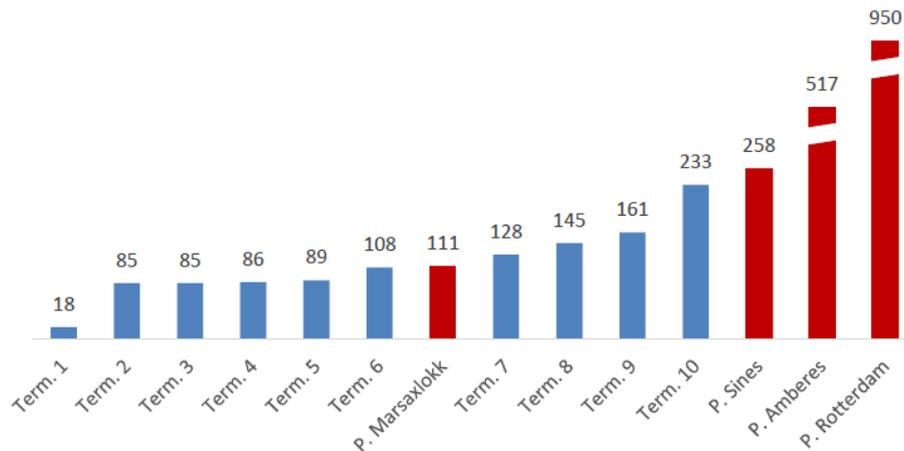


Figura 123: Superficie de la concesión. Miles de m².

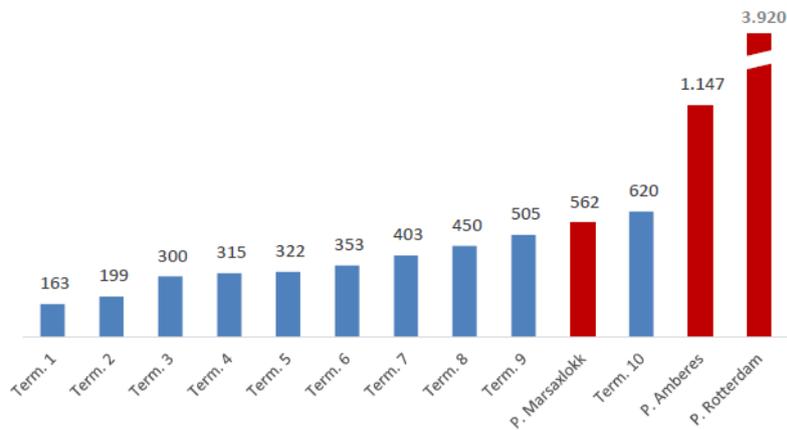


Figura 124: Capacidad de almacenamiento. Miles de m³

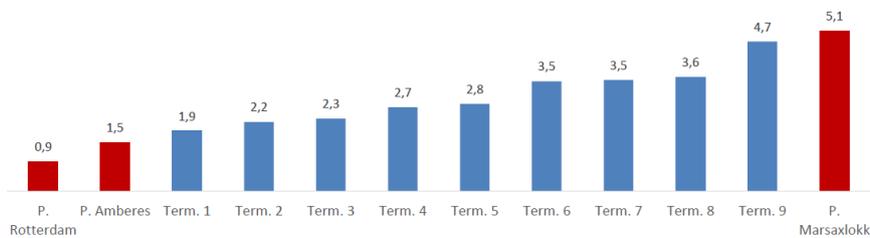


Figura 125: Aprovechamiento de la concesión. Capacidad de almacenamiento por superficie de terminal (m³/m²)

b. INDICADORES OPERATIVOS

Son 3 las terminales que destacan por un mayor número de escalas y 2 por volumen de mercancía, aunque en valores muy inferiores a las presentadas en las extranjeras. El volumen de carga medio por escala es mayor en las terminales europeas que en la mayoría de las nacionales.

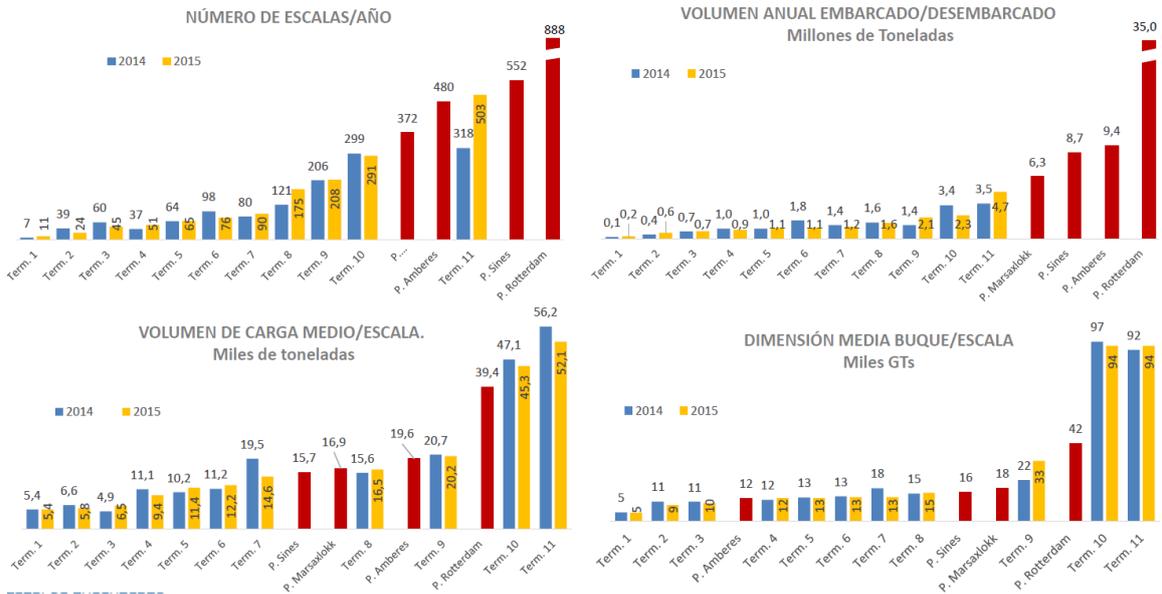


Figura 126: Indicadores de número de escalas/año, volumen toneladas/año, volumen toneladas/escala y dimensión media (GT) por escala

La mayoría de las escalas tiene una duración entre 1 y 2 días. El rendimiento de las terminales de gas es muy superior al de las de productos. Para la correcta interpretación de estos datos hay que tener en cuenta que la duración de la escala puede ser superior al tiempo de operación del buque.

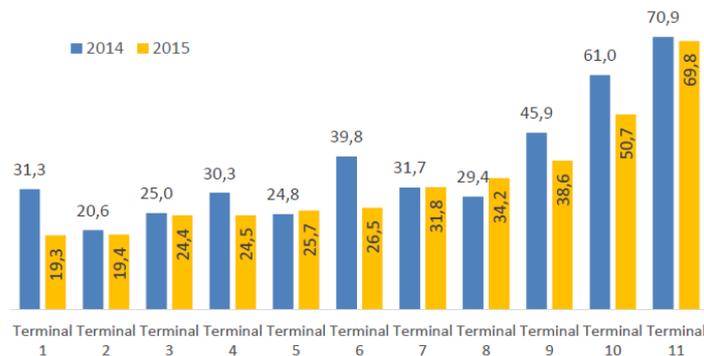


Figura 127: Duración media escala. Horas

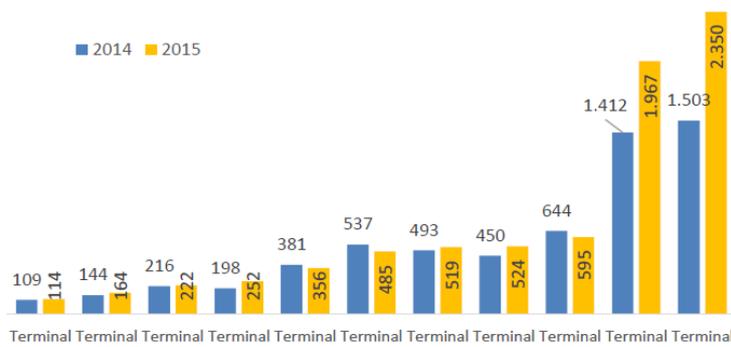


Figura 128: Rendimiento de la escala. Toneladas/hora

c. INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD

El rendimiento por superficie de la mayoría de las terminales españolas es menor que el de las europeas. Las terminales extranjeras presentan una mayor productividad por capacidad de almacenamiento.

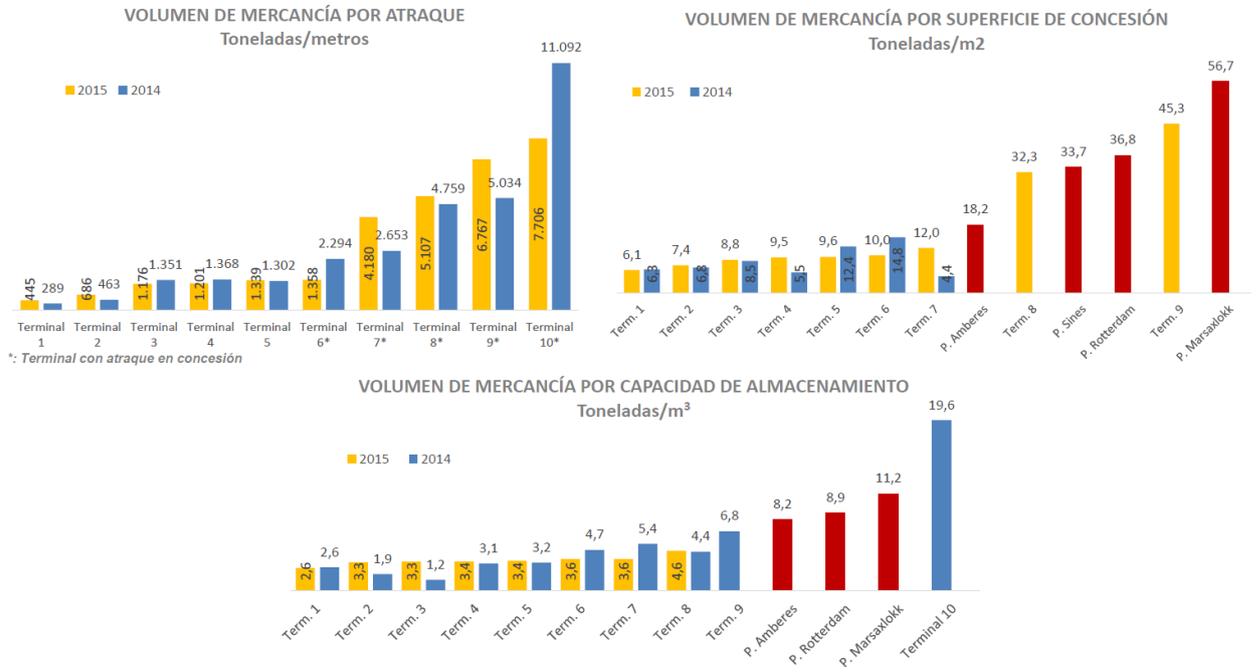


Figura 129: Indicadores de la capacidad de las terminales

d. INDICADORES ECONÓMICOS

Existen grandes diferencias en los costes unitarios de tasas y servicios.

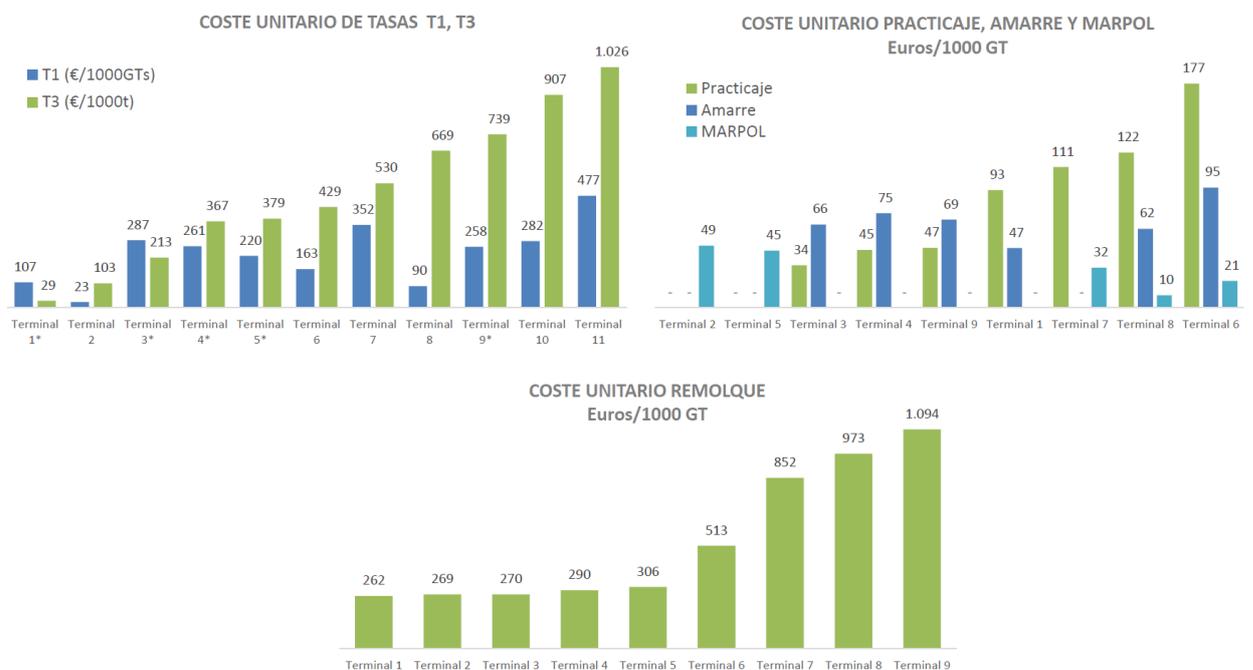


Figura 130: Indicadores de los costes unitarios de las tasas y los servicios portuarios

En el coste unitario de terminal por tonelada, las terminales extranjeras presentan un valor por debajo de las nacionales, salvo Amberes que se aproxima al rango bajo de las nacionales.

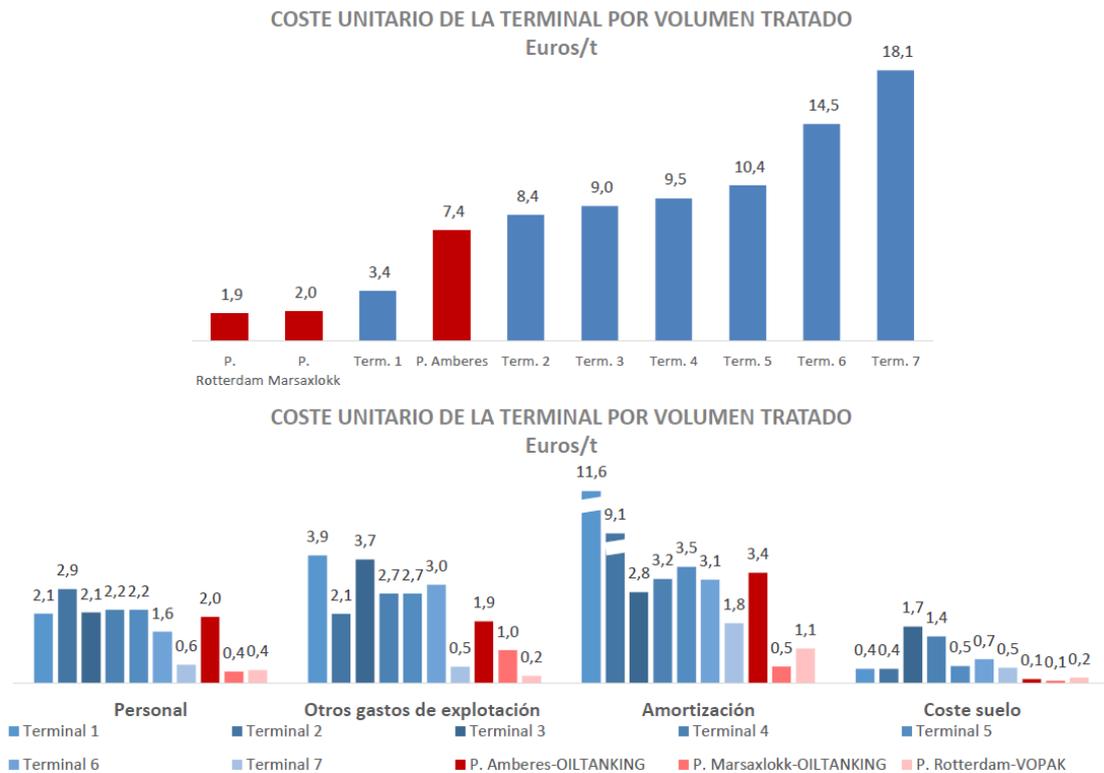


Figura 131: Indicadores de los costes unitarios de la terminal por volumen

El coste unitario de suelo es muy diferente entre terminales y menor en las del norte de Europa. Rotterdam presenta el coste unitario de terminal más bajo de todas las terminales analizadas.

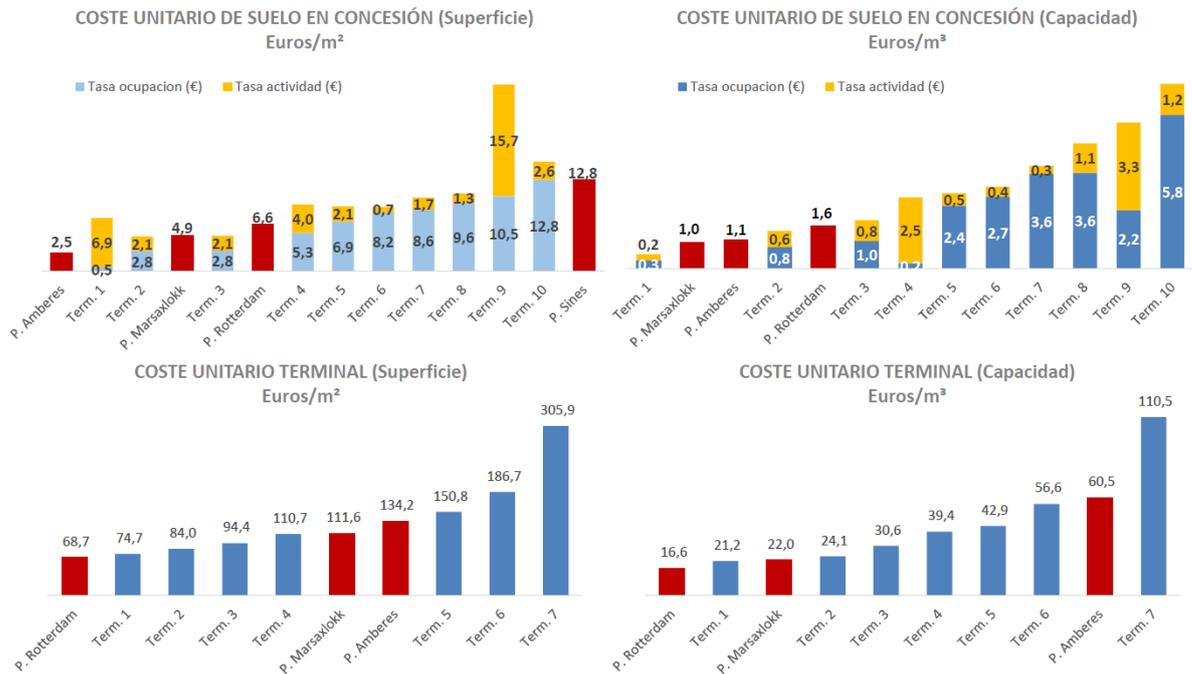


Figura 132: Indicadores de los costes unitarios de la terminal

6.1.4. CONCLUSIONES

Las principales conclusiones obtenidas del “*Estudio de la Cadena de Costes del Tráfico de Graneles Líquidos en Terminales Españolas*” son las siguientes:

- **Sobre las tasas:**
 - Existen importantes diferencias en el coste de la T1 y mayores en la T3 según puertos, debido a los distintos coeficientes correctores, a las bonificaciones y a los casos en que el atraque es en concesión.
 - Las tasas portuarias en las terminales con atraque en concesión son competitivas con las europeas (excepto Malta), pero no sucede lo mismo en el resto de terminales. La excepción son las de gas, cuyas tasas son en torno a la mitad de las de los puertos del norte de Europa.

- **Sobre las tarifas de los servicios portuarios:**
 - Existen grandes diferencias en el coste del servicio de practicaje, llegando a multiplicarse incluso por 6. Respecto a los puertos extranjeros, para los buques de productos los precios de Malta y Sines son similares a los españoles (en el rango bajo y alto, respectivamente) y notablemente inferiores en los gaseros. Por su parte, Rotterdam solo es más barato para el gasero mayor y Amberes es bastante más caro en todos los casos excepto en el gasero mayor. Para valorar adecuadamente estos datos, hay que considerar la característica de puerto fluvial de estos 2 puertos, y la ubicación interior de la terminal en el caso de Amberes.
 - La valoración para el servicio de amarre es similar a la del practicaje, con la única diferencia de que en este caso, Rotterdam y Amberes se encuentran en el rango

medio-alto de las españolas. En la comparación entre terminales españolas, las diferencias son incluso mayores que en el practicaaje, dándose el caso en 2 terminales en que el coste del servicio de amarre es superior al del practicaaje.

- En el caso del servicio de remolque, existen grandes diferencias entre puertos, que se van incrementando al crecer el tamaño de buque, al igual que en la comparación con los puertos europeos: para los buques mayores las diferencias son desmedidas, y ello a pesar de la condición fluvial de Rotterdam y Amberes.
- **Sobre los costes de terminal:**
 - Las diferencias entre puertos en los costes de suelo de la terminal se derivan tanto del coste unitario del suelo como de su productividad. El coste de suelo es muy inferior en las terminales extranjeras.
 - Los costes de amortización de las terminales de gas son de una escala muy superior al resto de terminales, debido a las elevadas inversiones necesarias. En las terminales de productos, los costes de amortización son más bajos en las terminales europeas, gracias a su elevada productividad.
 - Los costes de personal son relativamente homogéneos en algunas terminales no de gas, aunque otras presentan diferencias tanto por arriba como por abajo. Las terminales de gas muestran diferencias significativas entre ellas. Estos costes son menores en las terminales extranjeras. Los otros gastos de explotación se comportan de forma similar a los de personal.
- **Sobre los costes totales por escala (Terminales de Productos):**
 - En las terminales de productos, los costes de terminal representan entre el 73 % y el 86 % del coste total. En valor absoluto están en un orden de magnitud similares, excepto en una terminal que presenta un coste mucho menor. El coste de la escala es notablemente inferior en las terminales extranjeras que en la nacionales.
 - Las tasas portuarias presentan un valor superior a los servicios portuarios, exceptuando dos casos en que son inferiores. Dentro de las tasas, la tasa a la mercancía (T3) representa como promedio el 66 %, mientras que, en los servicios, el de remolque representa un porcentaje promedio del 76,5 %. Por su parte, en los costes de terminal, el predominante es la amortización: entre un 33,2 % y un 54,2 % del total.
 - Cuatro puertos españoles tienen las tasas más altas que Amberes y Rotterdam. Las de Malta y Sines son las más bajas. En los servicios portuarios, con la excepción de Amberes (y de un puerto español), los puertos nacionales son más caros que los extranjeros, principalmente debido al coste del servicio de remolque. Los costes de terminal en los puertos extranjeros son inferiores a los nacionales, aunque Amberes es similar al español menor.
- **Sobre los costes totales por escala (Terminales de Gas):**

- Los costes de terminal de las terminales de gas representan entre el 85 % y 91 % del total. En valor absoluto la terminal 1 es un 24,8 % inferior a la terminal 2. En este caso, son los servicios portuarios los que tienen un valor superior a las tasas, moviéndose en un rango entre el 6 % y el 12 %, mientras que las tasas se encuentran en un rango entre el 3 % y el 4 %.
- A diferencia de las terminales de productos, la tasa al buque (T1) y la tasa a la mercancía (T3) se distribuyen de manera muy similar. En el caso de los servicios portuarios, el remolque representa un promedio del 81,7 %, mientras que, en los costes de terminal, la amortización presenta un valor en torno al 65 % del total.
- Al contrario que en las operaciones-tipo con buques de productos, para los buques de gas (debido a su tamaño) las tasas portuarias de Rotterdam y Amberes son más altas que en los puertos españoles, en Sines y Malta siguen siendo más bajas. En el caso de los servicios portuarios, sin embargo, los puertos nacionales son más caros que los extranjeros, debido principalmente al remolque.

6.1.5. RECOMENDACIONES

- **Sobre las tasas:**
 - El atraque en concesión proporciona una ventaja económica para compensar la inversión realizada. Pero en el caso de las terminales de GL que actúan como operadores logísticos, el beneficio en tasas lo reciben el armador (a través de la T1) y el propietario del producto (a través de la T3), mientras que la inversión la soporta el terminalista. Por tanto, debería existir la opción de otorgar esa bonificación al terminalista cuando no coincide con los anteriores.
- **Sobre los servicios portuarios:**
 - Las enormes diferencias en el coste de los servicios de practicaje y amarre entre los puertos españoles analizados (hasta 6 veces mayor en el caso del practicaje y hasta 12 veces en el del amarre) y los resultados de su comparación con puertos europeos (2 de ellos fluviales), permiten colegir la conveniencia de analizar en detalle las causas de las tarifas tan elevadas en varios puertos españoles, con el fin de identificar las posibilidades de rebajarse y aproximarse a las tarifas más competitivas.
 - Algo semejante se deduce del análisis del servicio de remolque, parece conveniente estudiar las posibilidades de hacer más competitivo el servicio de remolque en varios puertos españoles, para asemejarlos a los de inferior coste. Esto es patente, especialmente, si se compara con los puertos del norte de Europa.
 - La obligatoriedad del servicio de remolque es susceptible de ser revisada, dada su no existencia en algunos puertos.
- **Sobre la terminal:**
 - También existen oportunidades de reducir los costes unitarios de suelo en varios puertos españoles, que se muestran elevados comparados con otros españoles y europeos.

- La productividad es el factor clave para hacer más competitiva la terminal:
 - ✓ Productividad de la escala, reduciendo su duración, lo que permite a su vez reducir la T1.
 - ✓ Productividad de la superficie con un buen aprovechamiento m^3/m^2
 - ✓ Productividad de la terminal en cuanto a volumen tratado por m^3 y/o m^2
- Al ser los costes de terminal la parte mayoritaria de los costes, y ser fijos en su gran mayoría, la única forma de reducir su repercusión por unidad tratada es incrementando el volumen de mercancía que utiliza la terminal, y por tanto incrementando su rotación. Alguna de las terminales analizadas es un buen ejemplo en este sentido.

6.2. ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES PARA EL TRÁFICO DE CARGA RODADA EN TERMINALES ESPAÑOLAS, DE VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA EN BUQUES “CAR CARRIER”

El estudio tenía como objeto el análisis de la cadena de costes que intervienen en las operaciones de carga y descarga de vehículos en régimen de mercancía en las terminales de puertos españoles, por lo que se analizaron exclusivamente las mercancías que son transportadas en buques destinados al transporte de vehículos, es decir, buques tipo Car-Carrier.

Durante el análisis de este estudio, se observaron las distintas casuísticas que tienen lugar en las terminales de estudio y, dada la gran variabilidad de operativas existente, se planteó la no exclusividad en la operación de este tipo de mercancía en algunas de las terminales, en las que se comparte espacio con otros tráficos, ya sean Ro-Ro/Ro-Pax o con otros tipos de mercancía: terminales multipropósito. En estos casos, fue necesario obtener el peso del negocio que los vehículos en régimen de mercancía tenían sobre el total de la terminal, para poder realizar una comparativa adecuada, en condiciones equitativas con el resto de terminales dedicadas de vehículos. De igual modo, se dividieron las terminales según el modelo de concesión, el cual influye finalmente en los costes: concesión de suelo en frente de atraque con/sin línea de atraque, terminal multipropósito en concesión y operadores con autorización temporal.

Las terminales de análisis para el estudio se encuentran ubicadas en los siguientes puertos: Barcelona (2 terminales), Málaga, Pasaia, Sagunto, Santander, Tarragona, Valencia y Vigo.

Se definieron una serie de operaciones modelo de buques para realizar la comparativa entre terminales de los costes del paso de la mercancía, analizándose 3 buques modelo tipo Car-Carrier, los cuales pretendían aportar la mayor representatividad posible entre los criterios que caracterizan este tipo de escalas.

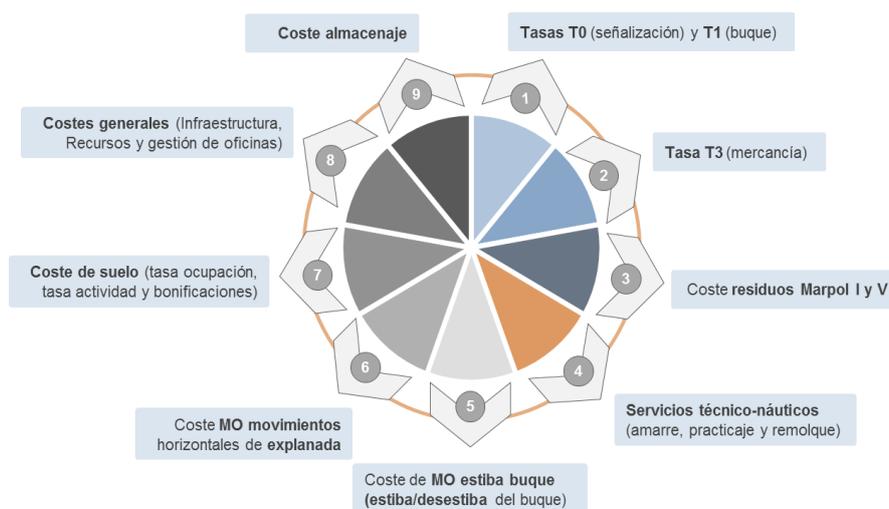


Figura 133. Tipos de costes que forman la cuenta operativa por escala.

La cadena de costes desglosó en 9 costes diferenciados, agrupados en 5 familias. En consecuencia, se determina lo siguiente para cada uno de los costes incluidos:

1. **Costes al buque.** Esta familia aplica al buque y no a los vehículos, y se corresponden con tasas T0 y T1, los servicios técnico-náuticos y las tarifas por residuos MARPOL.
2. **Costes a la mercancía.** Los costes que aplican a la mercancía se corresponden con la tasa T3, que se paga por unidad de mercancía operada, independientemente si ha sido cargada o descargada.
3. **Costes de manipulación de la mercancía en buque.** Costes de estiba y desestiba en el buque. Las productividades de los portuarios en la carga y en la descarga son distintas. Habitualmente, se obtienen ratios mayores para la descarga. El coste de estiba habitualmente será algo superior al coste de desestiba.
4. **Costes en explanada de terminal.** Se trata de los costes de manipulación de los vehículos en la campa. Se excluyen de aquí los costes de explanada destinados a almacenaje de vehículos. Básicamente, se corresponde con la mano de obra propia y la composición de la SAGEP, destinado a mover los vehículos de import y export, descontando las actividades de valor añadido, PDI y almacenaje.
5. **Costes de servicios y oficina.** Los costes indirectos que imputan de la actividad de la terminal, en los que se incluyen los costes generales (gastos en infraestructura, maquinaria (furgonetas para el transporte de conductores) y gestión administrativa), los costes del suelo a pagar a las Autoridades Portuarias (por ocupación y por actividad, más los *bonus-malus* que apliquen, según su resultado) y los costes de almacenaje, que incluyen el porcentaje de tasa de suelo referente a la superficie destinada a almacenar vehículos en terminal más el coste del número de personas destinadas a las operaciones directamente relacionadas con el almacenaje.

A partir de la base de datos creada, se obtuvieron cada uno de los 9 costes en cada terminal y por operación modelo de buque, permitiendo así realizar el correspondiente análisis comparativo entre terminales. A continuación se presenta el reparto de costes de las cuentas operativas por escala, las cuales son un promedio de las cuentas individuales de los 3 buques modelo en cada terminal.

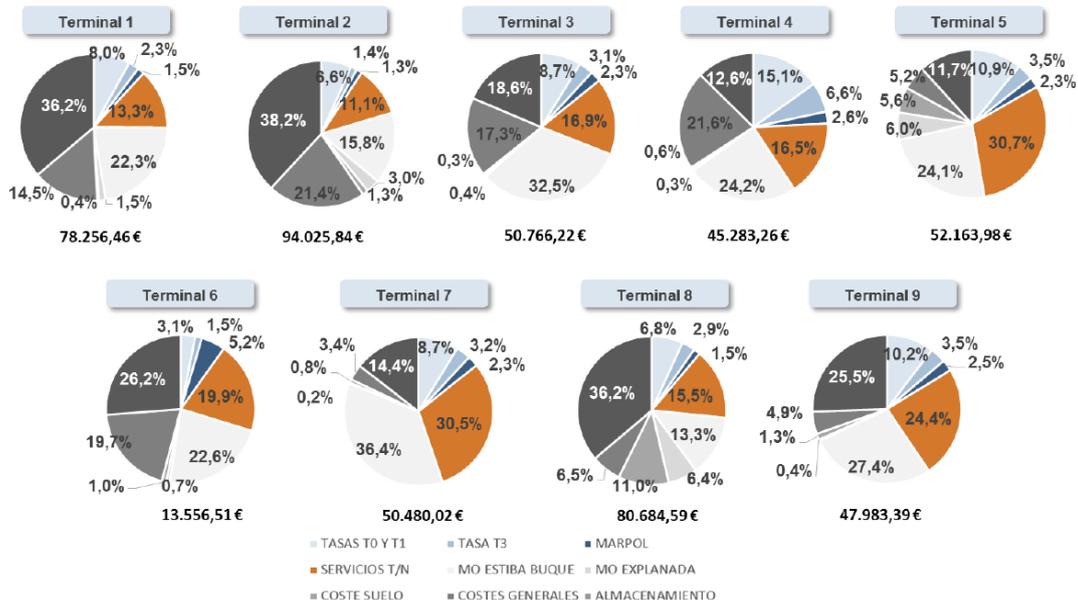


Figura 134: Reparto medio de los costes de los buques modelo en cada terminal.

Asimismo se muestra el reparto de costes promedio de las 9 cuentas operativas por escala presentadas en el gráfico anterior.

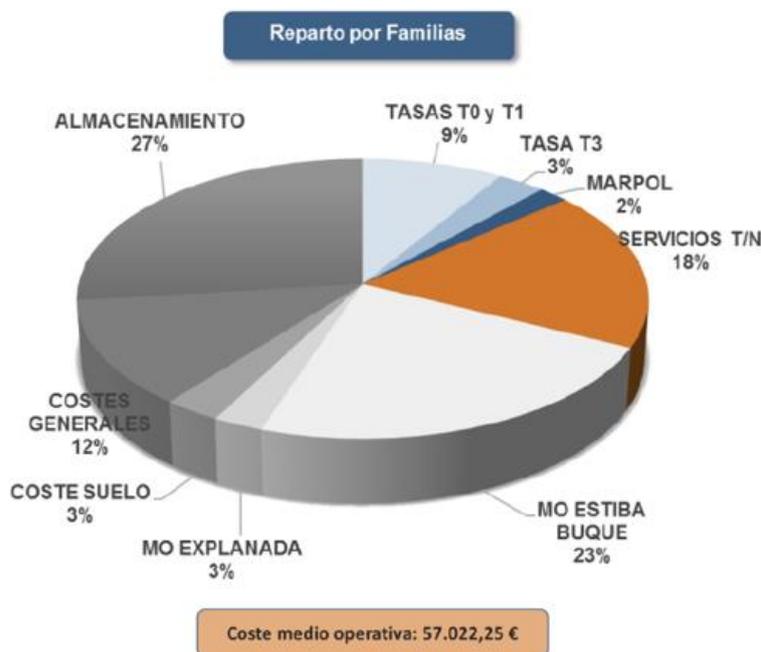


Figura 135: Reparto de costes medio.

Como herramienta adicional para el análisis y comparativa entre terminales, se formularon 14 indicadores clave para la gestión del tráfico de vehículos los cuales se agruparon en 4 grandes familias o factores: Coste, Eficiencia y Productividad, Uso de la Infraestructura y Conectividad con el Hinterland vía FFCC.

Los resultados para las 9 terminales de estudio se exponen gráficamente en las siguientes figuras:

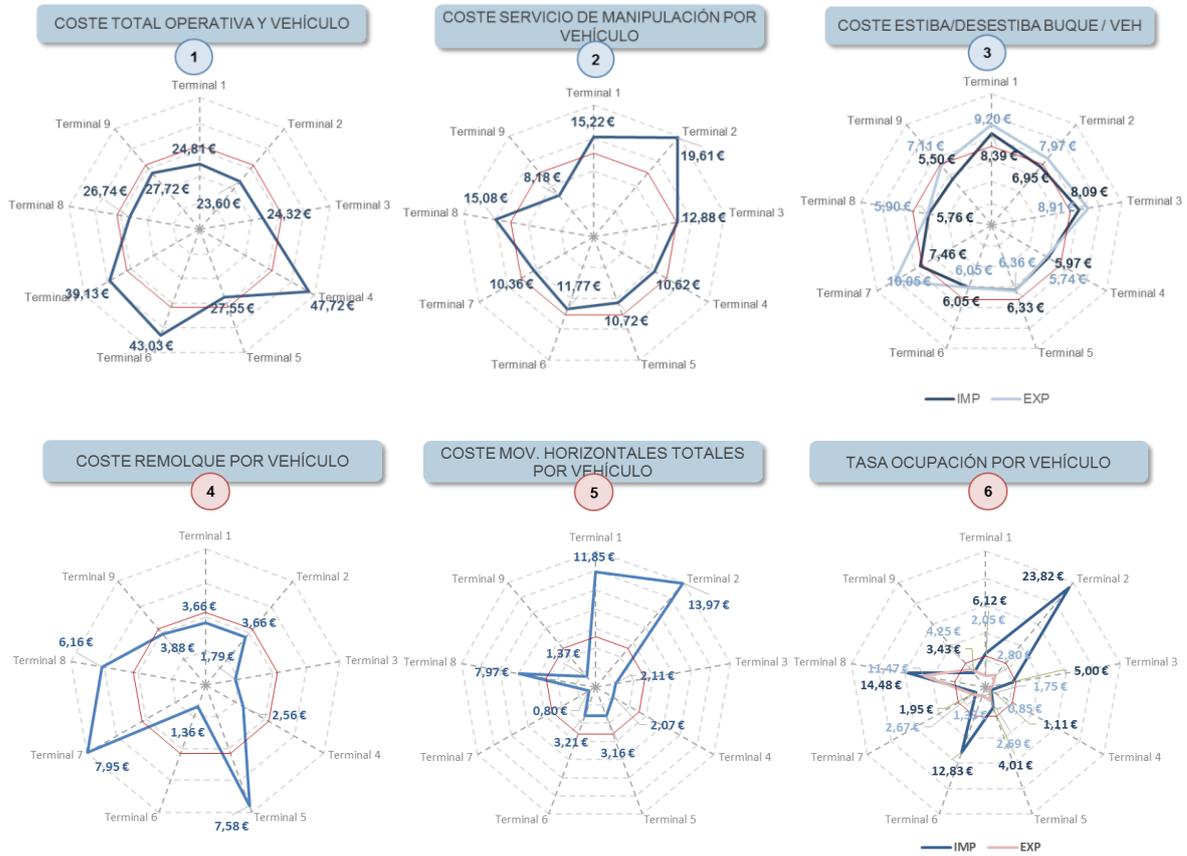


Figura 136. Resultado de indicadores de Coste.

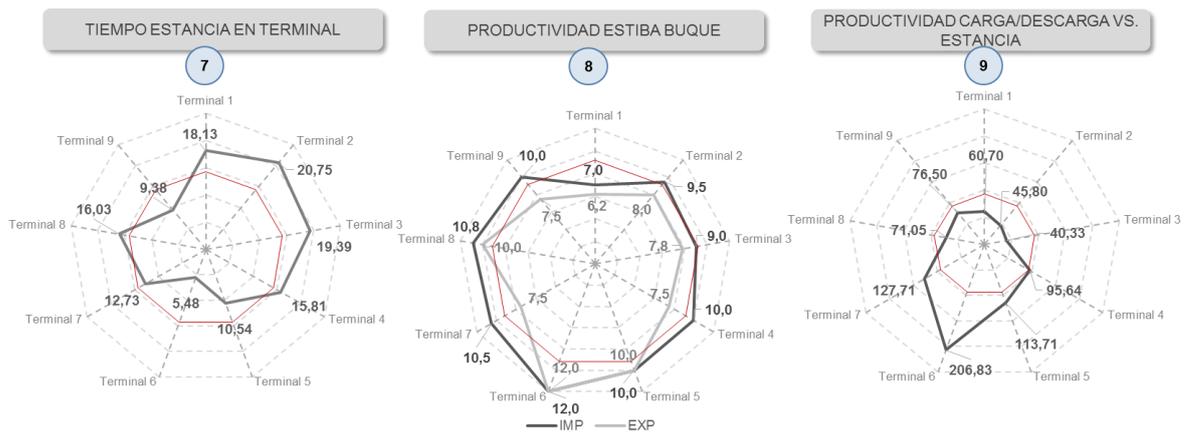


Figura 137. Resultados de los indicadores de Eficiencia y Productividad.

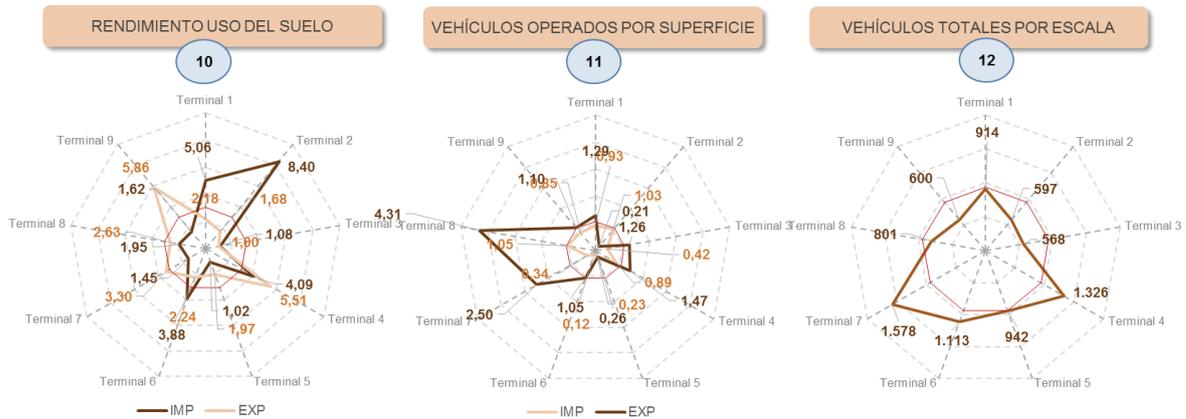


Figura 138. Resultados de los indicadores de Uso de Infraestructura.

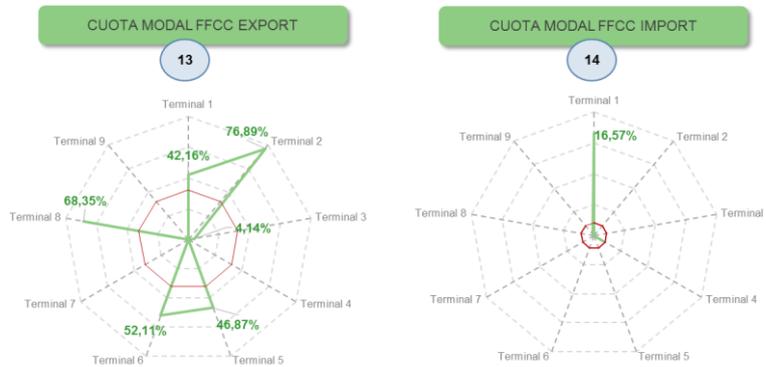


Figura 139. Resultados de los indicadores de Conectividad con el Hinterland.

Como resumen, se detallan las conclusiones generales que se han podido extraer del “Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada de vehículos en régimen de mercancía en terminales españolas”:

- La contratación de la mano de estiba se basa en unos ratios de productividad que algunas veces son inferiores a los reales. Esto hace que en ciertas ocasiones la mano contratada termine de cargar/descargar los vehículos al buque horas antes de finalizar el turno de la estiba. Asimismo, se observa que el sistema de jornadas por turnos fijos de mañana, tarde y noche no siempre se ajusta a los tiempos de escala del buque. Por esos motivos, con el objetivo de aumentar la flexibilidad de los servicios de estiba, se propone establecer un diálogo entre las partes implicadas.
- Se sugiere mayor transparencia y homogeneización en las tarifas máximas de los servicios de estiba que se imputan por las operaciones durante una escala. En muchos casos, las tarifas no son directamente comparables y existen multitud de categorías de coste que dificultan el conocimiento de la cifra real del servicio prestado.
- Existen diferencias sustanciales en los costes del suelo y almacenaje entre las terminales concesionadas que pagan tasas de ocupación y actividad y las terminales que operan sobre suelo público mediante el pago de la Tasa T-7 de almacenamiento. En el segundo caso, las terminales que pagan la tasa T-7 se están aprovechando de esta ventaja para

optimizar sus costes de operación. En este sentido, se sugiere que las Autoridades Portuarias corrijan esta situación mediante la regularización del suelo portuario en concesión.

- Dado que por la naturaleza del transporte ferroviario de vehículos en importación (más atomizado que en exportación) es más difícil configurar trenes completos que mejoren la rentabilidad de este medio de transporte, se recomienda fomentar y promover iniciativas por parte de los Operados Logísticos de automóviles para analizar oportunidades de negocio en el ámbito de la consolidación de tráficos ferroviarios Multimarca.
- No existe exención de practicaje para buques Car-Carrier en ningún puerto español. No obstante, constan varios servicios regulares de corta distancia con entradas semanales al mismo puerto, para los que bien se podría promover el estudio de la exención del practicaje obligatorio, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas por normativa para poder aplicar dicha exención.

Complementariamente, con el objetivo de considerar la competitividad de los puertos españoles a nivel internacional, se analizaron y compararon distintas tarifas de servicios en terminales de vehículos de algunos de los puertos anteriormente expuestos con las tarifas que se ofertan en los siguientes puertos europeos: Bremerhaven, Koper, Livorno, Portbury, Saint-Nazaire, Setúbal y Zeebrugge. Se realiza la comparación de estas tarifas con las ofertadas por las terminales españolas que decidieron participar, conociendo así el nivel de competitividad de las terminales nacionales en el marco de la Unión Europea.

Dada la heterogeneidad de las tarifas obtenidas, se estudiaron las familias de costes aportadas por cada terminal y se escogieron para su comparación aquellas con características de homogeneidad suficiente. En base a ello, se establecieron las familias de tarifas comparativas: THC, Costes de Estiba y Desestiba, tiempo libre para almacenaje y tarifas de almacenamiento en campa.

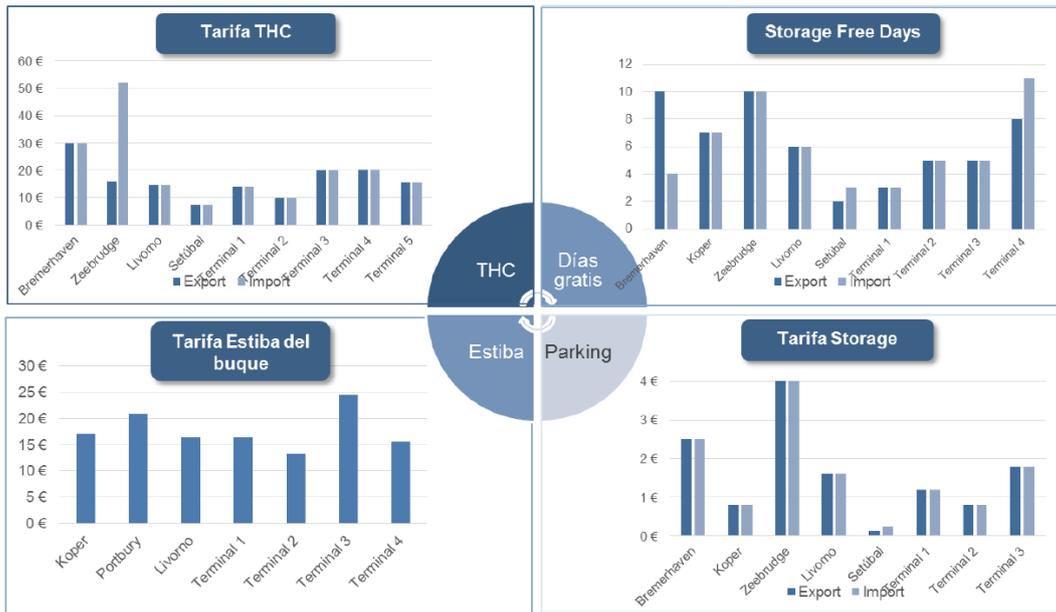


Figura 140: Principal información obtenida de cada terminal (las españolas se muestran anónimamente) para el análisis tarifario a nivel europeo.

Por ende, del análisis tarifario realizado a modo de comparativa de las **terminales españolas con sus competidoras europeas**, se extrajeron las siguientes conclusiones:

- Las tarifas analizadas son **tarifas máximas**. Luego la terminal negocia cliente a cliente las **tarifas reales**. Muchas de las terminales españolas ni siquiera disponen de tarifas máximas o estandarizadas, sino que negocian directamente con sus clientes el precio de sus servicios.
- La media de las tarifas de THC en **España** es un 26 % más baja que la media del resto de **terminales europeas**. En cambio, en el resto de terminales de Europa es más ventajoso el almacenamiento, tanto en tarifas como en días gratis de almacenamiento.
- En contrapartida, si la comparación se realiza con las **terminales del Sur de Europa**, la media de las tarifas de THC en **España** es un 31 % más alta que la media del resto de terminales del Sur de Europa. Solo los días de almacenamiento gratuito en terminal son más favorables en España que en el Sur de Europa, aunque las tarifas por este servicio son más altas.
- En el caso de la **estiba del buque**, la media de las tarifas en España es muy parecida a la media de las tarifas europeas (0,5 € de media por debajo por vehículo).
- Realizando una **comparativa con los costes** obtenidos del estudio en terminales españolas, las tarifas máximas analizadas permitirían obtener a la terminal un margen teórico de beneficio holgado, sobre todo en el caso de las tarifas de estiba buque (10,70 €/vehículo de media) y de THC (10,05 €/vehículo de media).

6.3. ESTUDIO DE LAS CUENTAS DE RESULTADOS DE LAS SAGEP EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

En el Sistema Portuario Español existen un total de 36 Sociedades Anónimas de Gestión Estibadores Portuarios (en adelante **SAGEP**) en las 28 Autoridades Portuarias que lo conforman.

En este informe se han estudiado las cuentas anuales de:

- Del año 2015 de 31 de estas SAGEP, (Algeciras, A Coruña, Alicante, Almería, Avilés, Palma de Mallorca, Eivissa, Maó, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Castellón, Ferrol, Gijón, Huelva, Lanzarote, Las Palmas, Fuerteventura, Málaga, Marín, Motril, Pasaia, La Palma, Santander, Sevilla, Tarragona, Tenerife, Valencia, Gandía, Sagunto y Vigo), disponibles en el Registro Mercantil.
- Del año 2014 de otras 3 SAGEP (Alcudía, Bilbao y Vilagarcía). De estas sociedades se han incorporado los datos del 2014 al no estar disponibles en el registro Mercantil las del 2015.
- De dos SAGEP (Ceuta y Melilla) no se han considerado sus datos al no estar disponibles las cuentas ni del 2015 ni del 2014.

Como se puede ver más adelante la no inclusión de los puertos de Melilla y Ceuta, dadas las pocas toneladas que manipulan con personal de estiba, no distorsionan el alcance del estudio. Por otro lado el trabajar con datos del 2014 de las tres SAGEP que no tienen disponibles las cuentas del 2015 tampoco incidirá sustancialmente en los resultados finales. Este estudio se realiza a fin de ofrecer un mayor alcance sobre el conocimiento de la situación actual del modelo de estiba española.

- **Mercancía manipulada en los puertos españoles**

Las toneladas de mercancías movidas en las Autoridades Portuarias del sistema portuario español durante el año 2015 han totalizado 502 millones de toneladas, mientras que en el año 2014 fueron 482 millones de toneladas, incrementándose por tanto un 4.17 %. En el siguiente gráfico se muestran las toneladas movidas por Autoridad Portuaria.

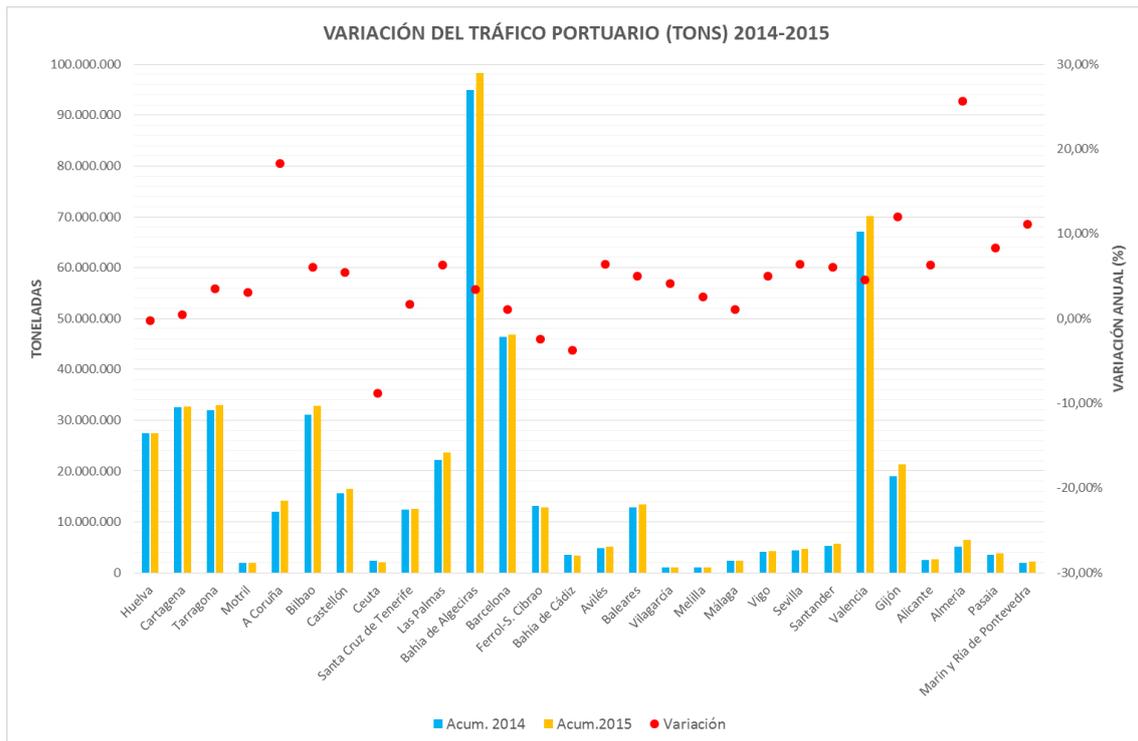


Figura 141: Variación del tráfico portuario en toneladas entre los años 2014 y 2015.

De este total de toneladas movidas en los puertos del sistema portuario español, no requieren de personal de estiba o de personal en autoprestación la carga y descarga de los graneles líquidos, la pesca ni el avituallamiento.

En el siguiente gráfico se muestra el porcentaje de la carga manipulada en cada Autoridad Portuaria que sí requiere personal portuario o personal en autoprestación para su manipulación, respecto a las toneladas totales movidas en cada puerto para el año 2015.

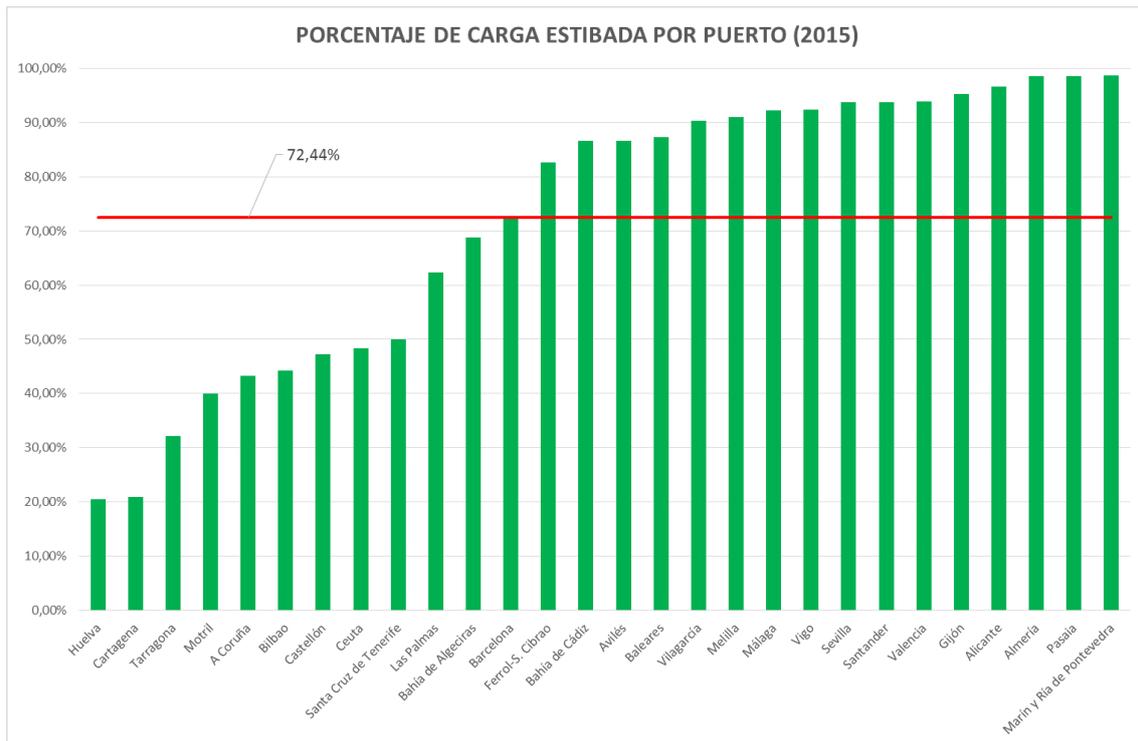


Figura 142: Porcentaje de carga estibada por puerto en el año 2015

Se observa que de media en el Sistema portuario español el 72,44 % de la carga requiere personal estibador para su manipulación. Este cifra oscila desde el 20 % de Huelva (donde los gráneles líquidos son mayoría) hasta el 99 % de Marín.

La evolución de las toneladas que requieren de estibadores en los años 2014 y 2015 por Autoridad Portuaria se muestra en el siguiente gráfico:

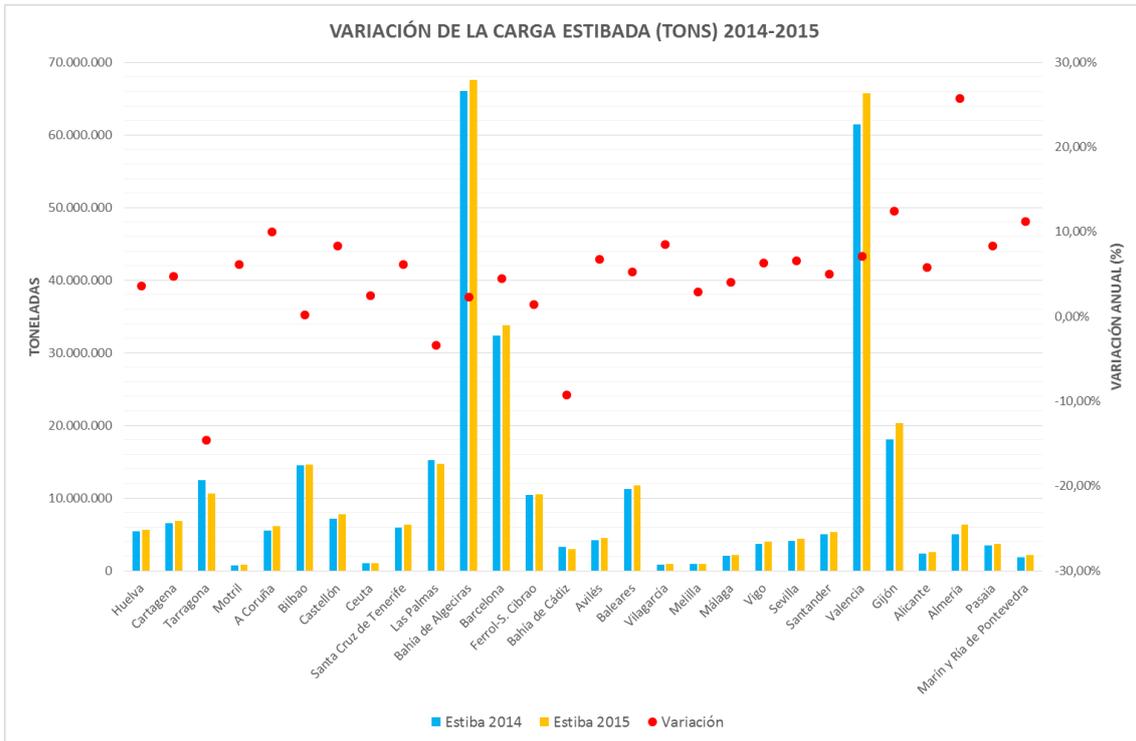


Figura 143: Variación de la carga estibada entre los años 2014 y 2015

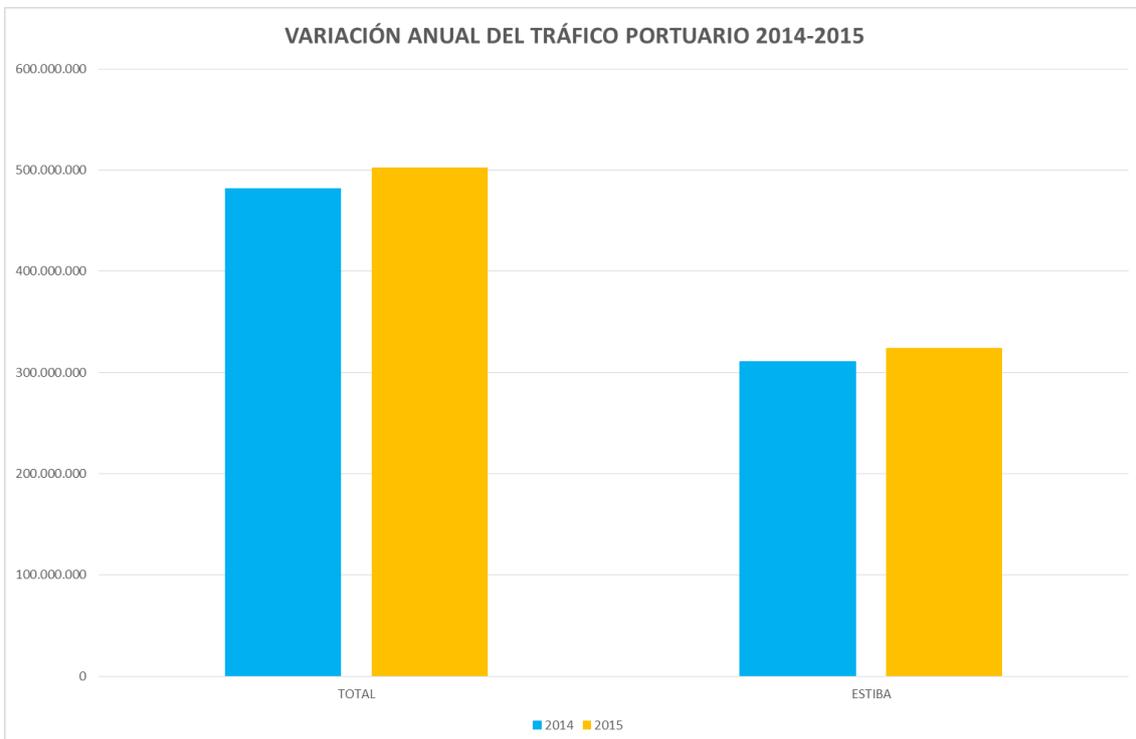


Figura 144: Variación anual del tráfico portuario entre los años 2014 y 2015.

- **Personal de las SAGEP en los puertos españoles**

A partir del estudio de las cuentas de resultados se ha obtenido el número de empleados de las SAGEP que a finales de 2015 ascendían a 6.264, mientras que a finales de 2014 eran 6.237, por tanto han aumentado en 27 personas. De este número solo el 5 % son mujeres ocupando en general puestos en la administración.

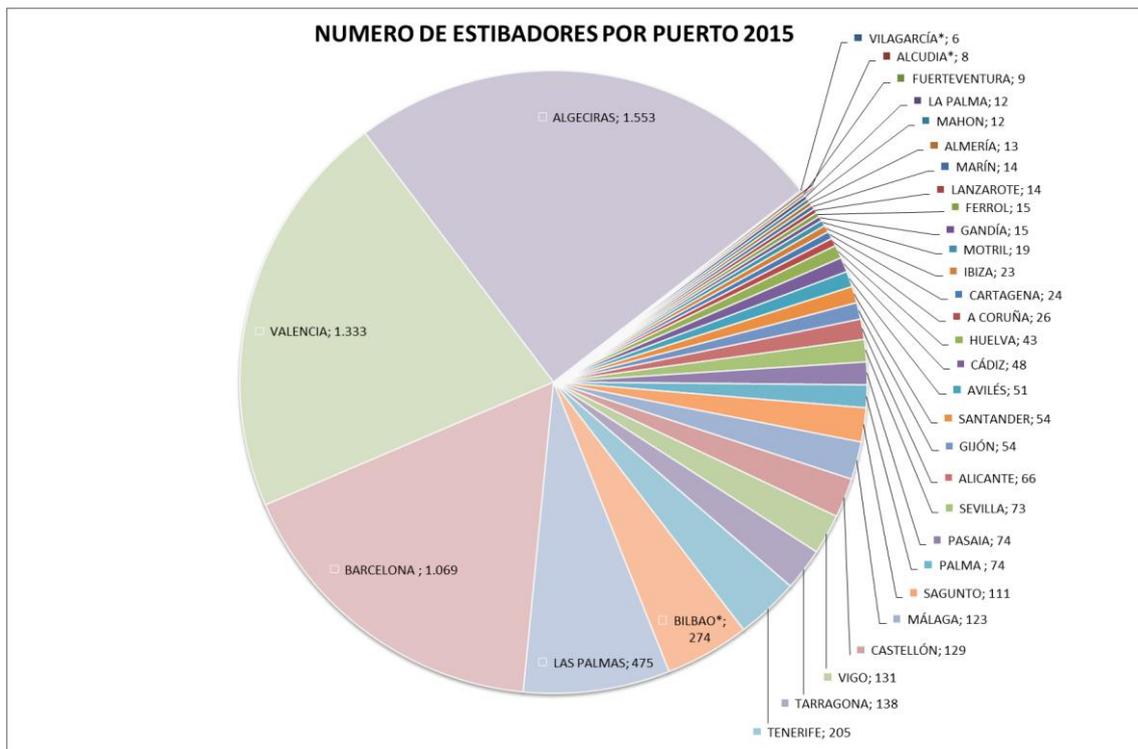


Figura 145: Número de estibadores por puerto en el año 2015

La SAGEP de Algeciras cuenta con el mayor número de estibadores 1.553, superando en más de 220 a la siguiente, la SAGEP de Valencia que tiene 1.333. Entre las 6 mayores SAGEP totalizan 4.911 trabajadores, es decir un 84 % del total. En términos porcentuales se observan las siguientes cantidades:

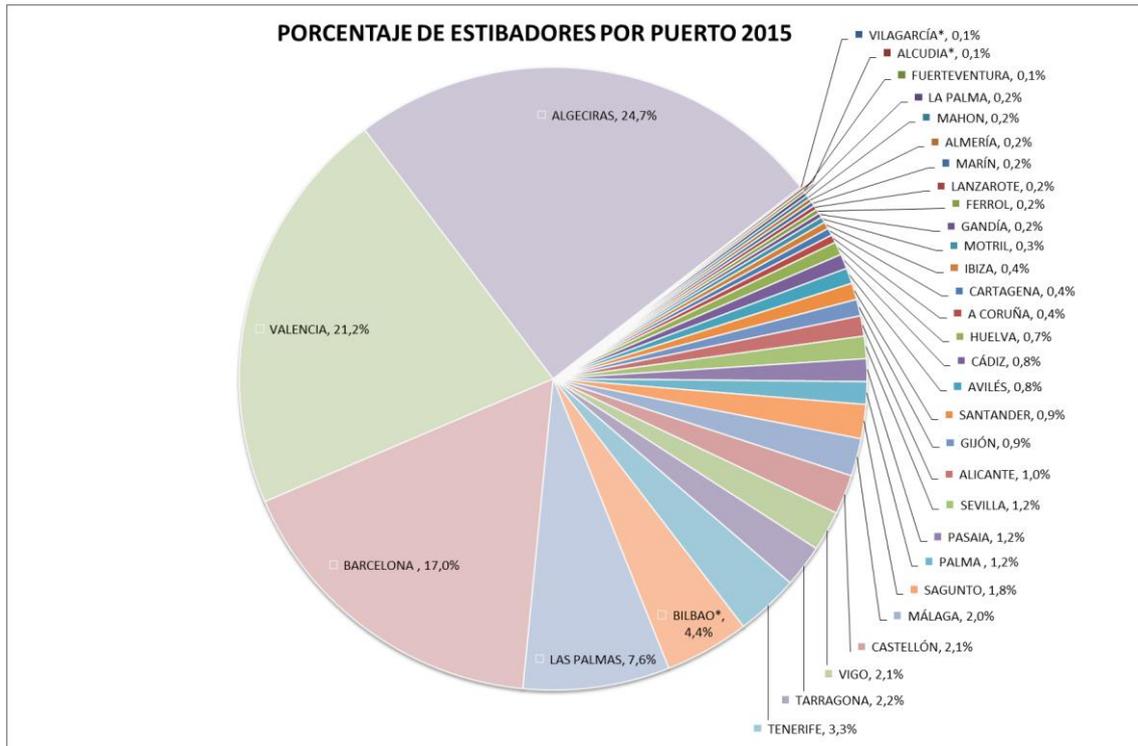


Figura 146: Porcentaje de estibadores por puerto en el año 2015

Entre las dos SAGEP más grandes tienen el 45,9 % del personal y entre las 5 mayores 74,9 %. A partir de la 6ª el porcentaje de participación baja al 3 %.

- **Coste de personal unitario en los puertos españoles**

Se ha obtenido de las cuentas anuales el Coste de Personal y se ha dividido por el número de trabajadores, obteniendo el coste medio del personal estibador, arrojando los siguientes resultados por puerto para el año 2015:

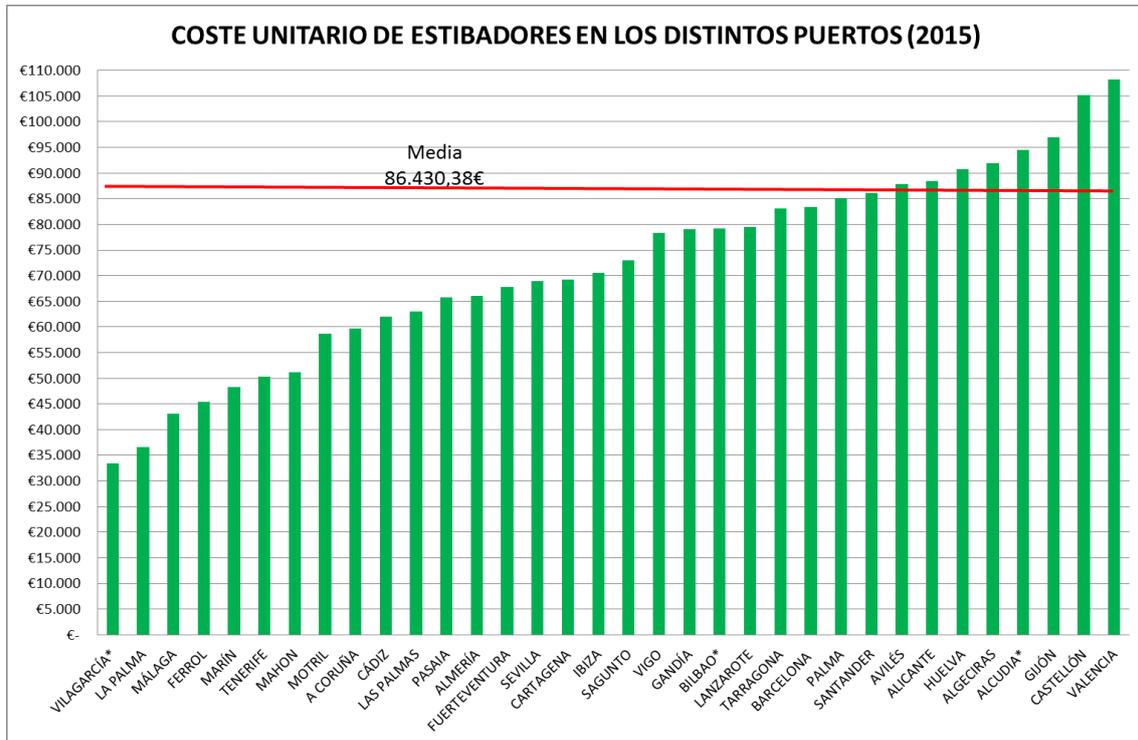


Figura 147: Coste unitario de estibadores en los distintos puertos en el año 2015

Se observa una media de 86.430,38 € de coste por trabajador. Además, se puede apreciar también la disparidad existente entre los distintos puertos analizados. Mientras que la SAGEP de Valencia, que cuenta con 1.333 empleados en el año 2015 tiene un coste por estibador de 108.191,58 €, la SAGEP del puerto Vilagarcía reduce ese coste por estibador hasta los 33.449,81 €, contando en su plantilla únicamente 6 trabajadores.

- **Cifra de negocio de las SAGEP para el año 2015**

La cifra de negocio total de las 34 SAGEP analizadas en el presente estudio asciende a un total de 548.271.330,79 € en el año 2015, cuando en el 2014 fue de 534.210.561,74 €, lo que indica un crecimiento de 2,6 %.

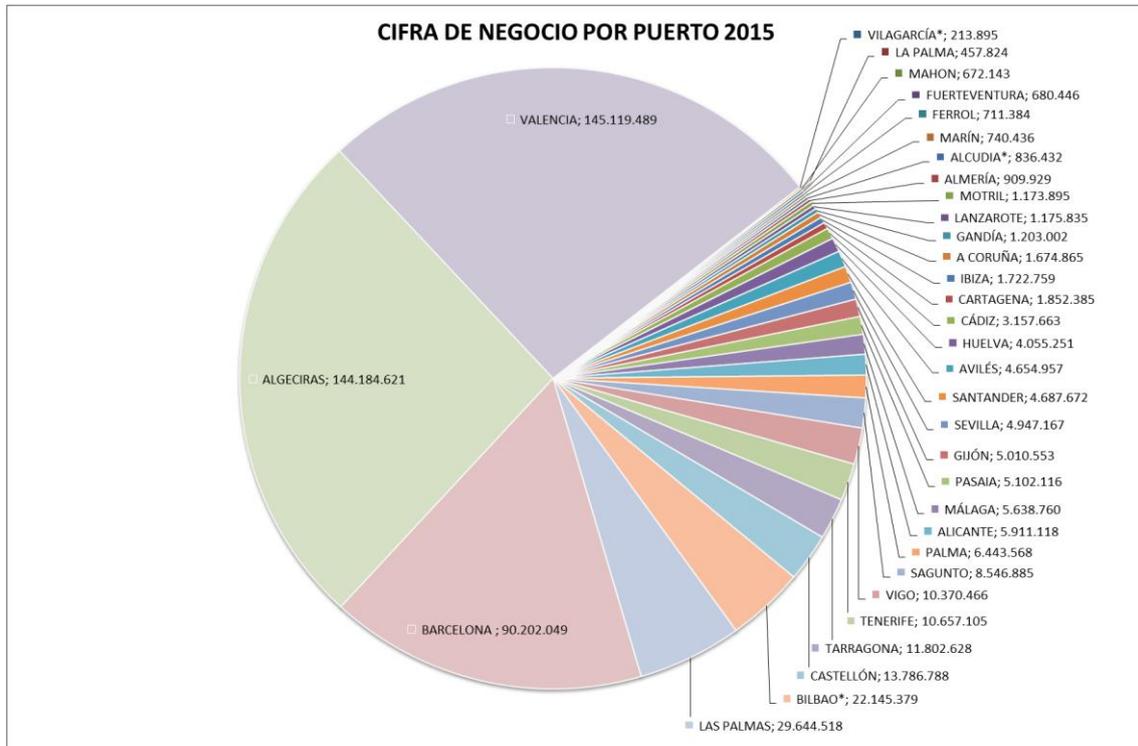


Figura 148: Cifra de negocio de las SAGEP por puertos en el año 2015

Así, mientras las SAGEP's de Valencia y Algeciras representan cerca de un 26,50 % cada una sobre el total de la cifra de negocio de las 33 SAGEP's analizadas, las de otros puertos como el de Vilagarcía, La Palma, Maó, Fuerteventura, Ferrol, Motril, Marín, Almería, Gandía, A Coruña o Eivissa apenas alcanzan el 2 % de la cifra de negocio total sumándolas.

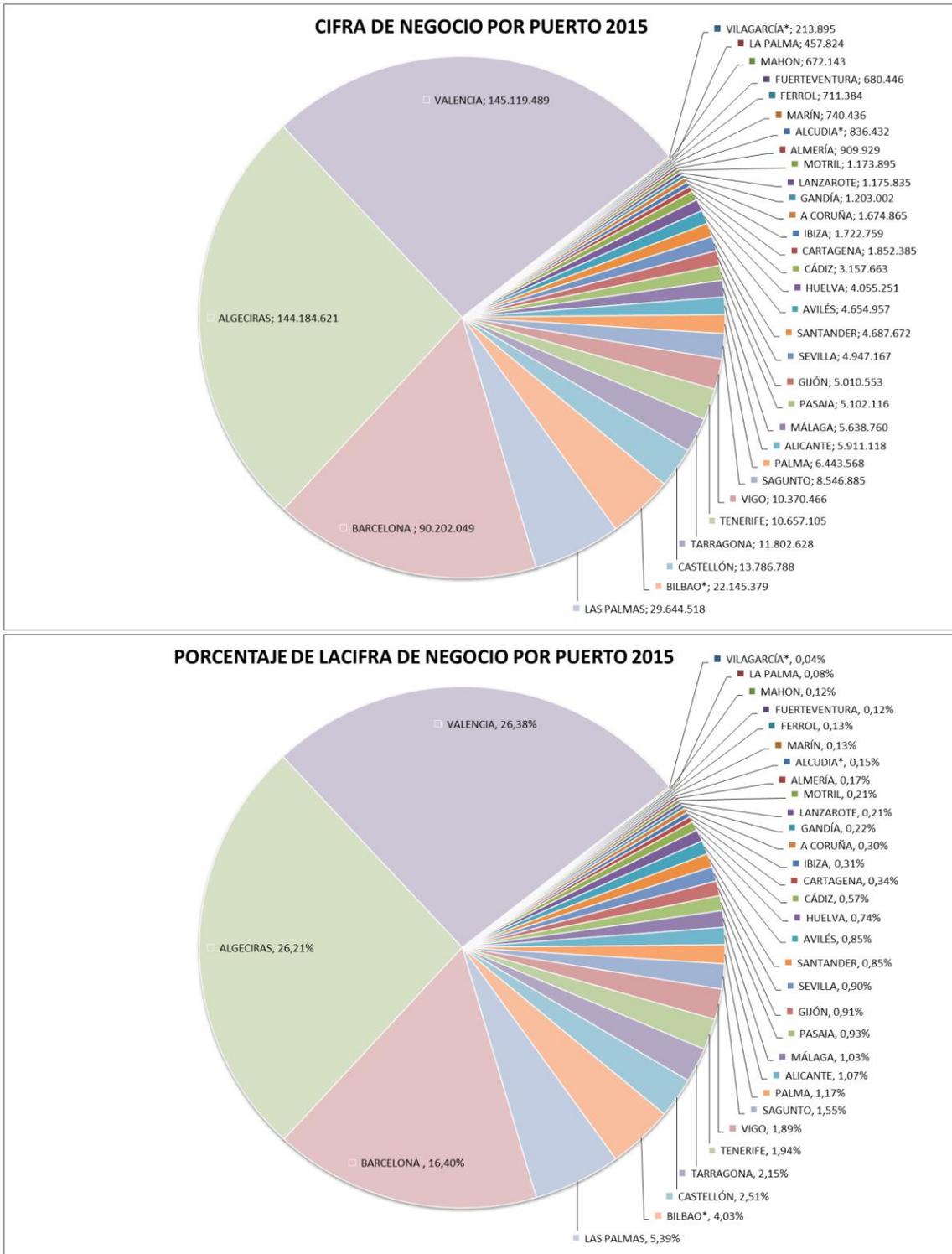


Figura 149: Porcentaje de la cifra de negocio por puerto en el año 2015

- **Coste medio por tonelada manipulada de mano de obra estibadora en los puertos españoles**

Conocidas las toneladas manipuladas con estibadores en los distintos puertos españoles y la facturación de las SAGEP se ha calculado el coste unitario por tonelada manipulada. En el gráfico adjunto a continuación se representa ese coste de personal de estiba por tonelada para distintas Autoridades Portuarias españolas.

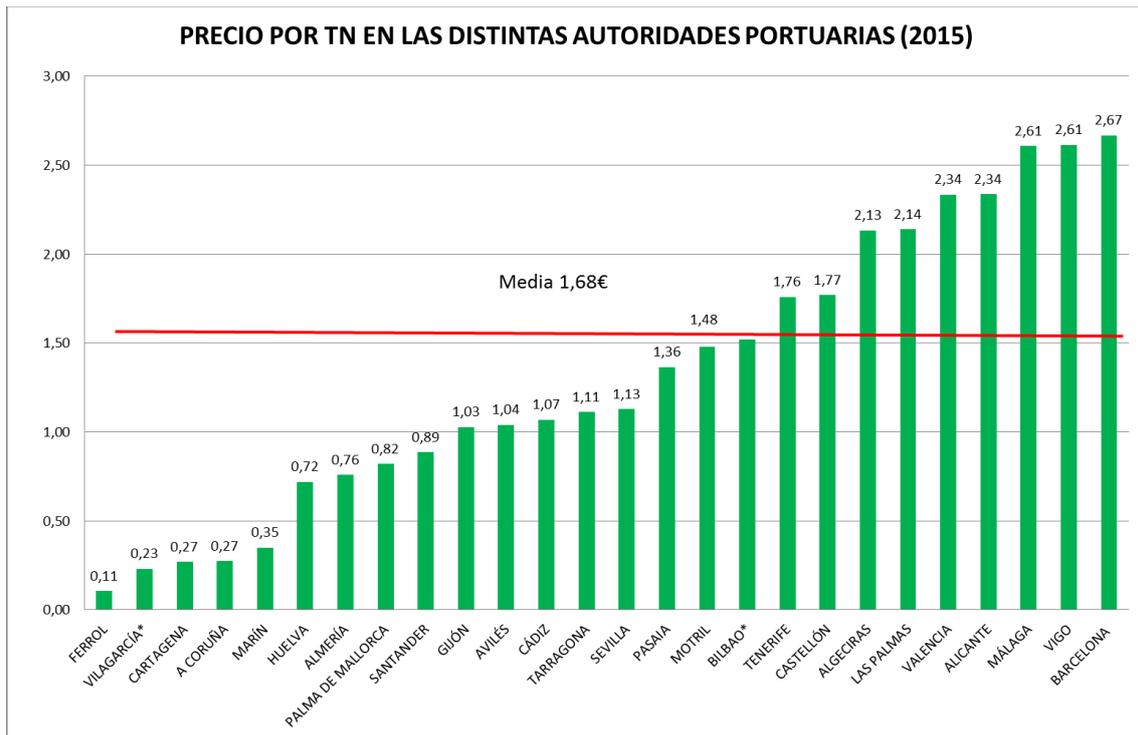


Figura 150: Precio por tonelada en las distintas Autoridad Portuarias para el año 2015.

Una vez más se observa una gran disparidad entre los distintos puertos españoles analizados. Se alcanza un coste medio por tonelada de carga estibada de 1,68 €. Los extremos de este coste distan mucho de la media, siendo el precio medio de manipulación más bajo la del puerto de Ferrol, con un coste de 0,11 € por tonelada. En el otro extremo se encuentra el puerto de Barcelona, donde el precio medio de manipulación de una tonelada es de 2,67 €.

- **Rendimiento de los estibadores por puerto**

En este apartado se calcularán los rendimientos anuales por estibador, medido como tonelada manipuladas divididas por el número de estibadores, en los puertos objeto del presente estudio.

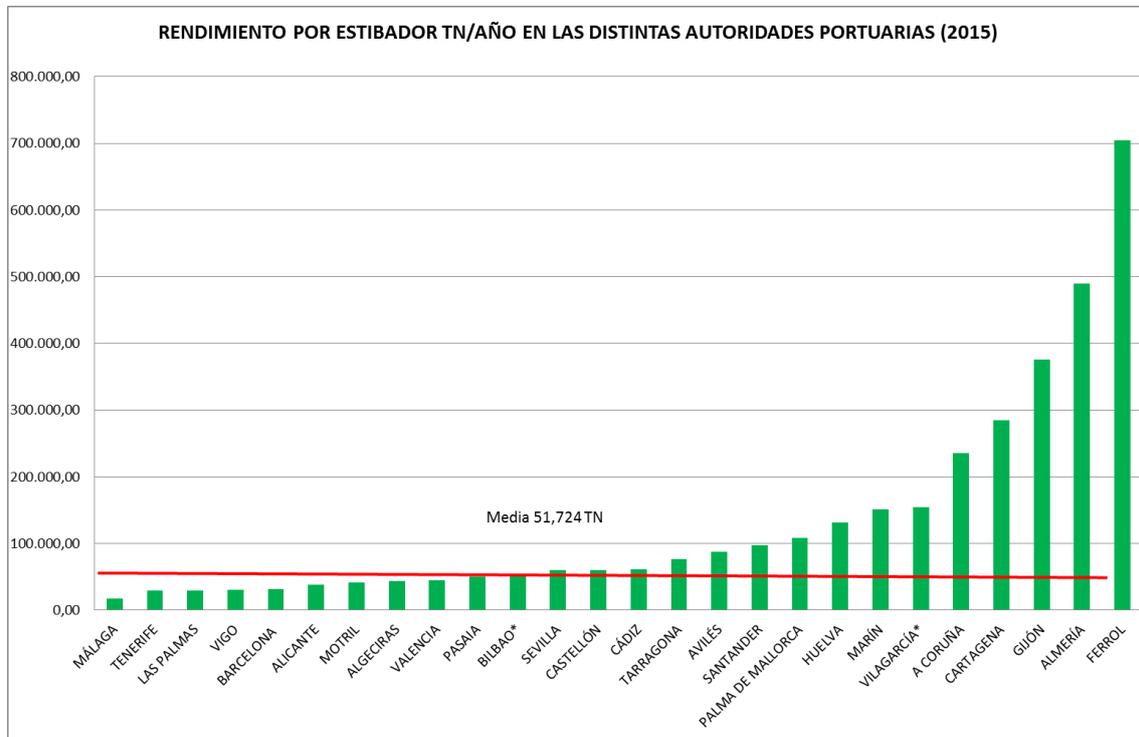


Figura 151: Rendimiento por estibador en las distintas Autoridades Portuarias en el año 2015

Se obtiene así un rendimiento medio de 51.724 toneladas manipuladas por cada empleado al año. Destacan por sus rendimientos, los puertos menores mientras que en puertos de mayor cifra de negocio como son Valencia, Bahía de Algeciras y Barcelona los rendimientos se encuentran alrededor de las 40.000 toneladas. Obviamente el mix de tipología de toneladas explica en algunos casos estas diferencias, especialmente en puertos donde se operan muchos graneles, el rendimiento por estibador aumenta considerablemente.

- **Principales operadores en los puertos españoles en 2015**

En este apartado se presenta una relación de las principales empresas o grupos empresariales estibadores que ejercen esta actividad en los puertos españoles. Estos datos se han obtenido como sumatorio de las facturaciones de estas empresas o grupos, por parte de las SAGEP en los distintos puertos españoles.

De esta forma, se obtienen unas facturaciones totales como aparece representado a continuación.

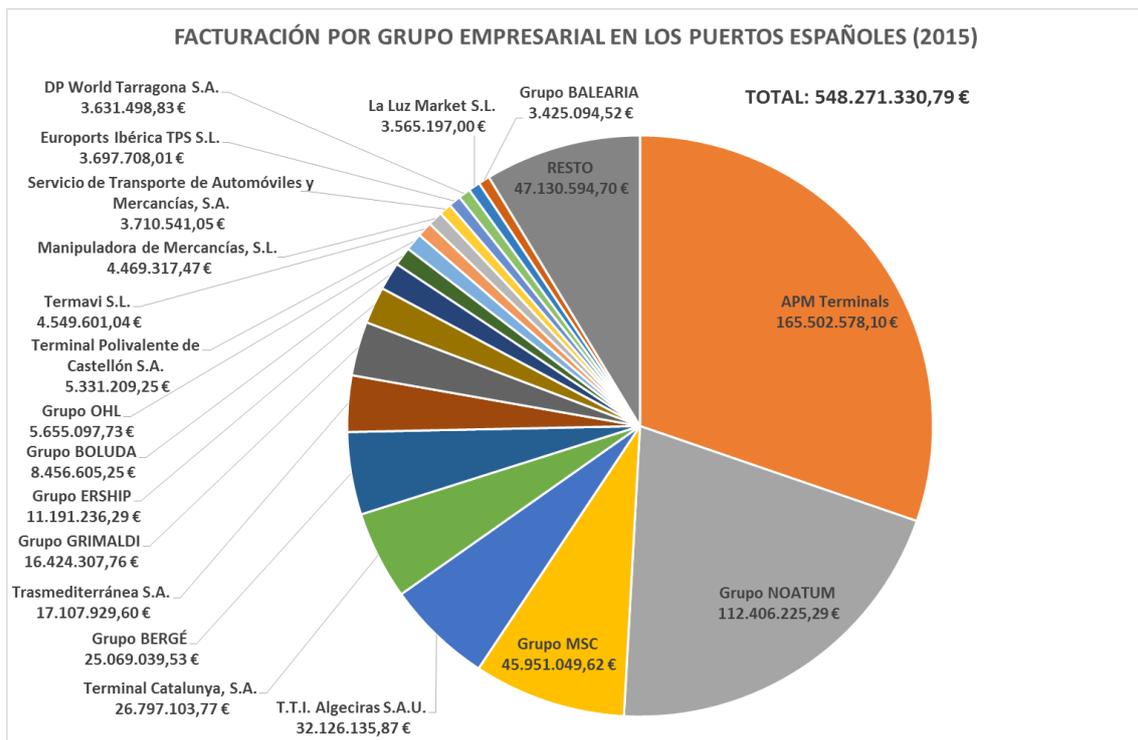


Figura 152: Facturación por grupos empresariales en los puertos españoles en el año 2015

Esta información también ha sido presentada en porcentajes, donde destacan claramente APM Terminals, con un 30,30 % de la facturación total y el grupo empresarial NOATUM, que representa un 20,58 %.

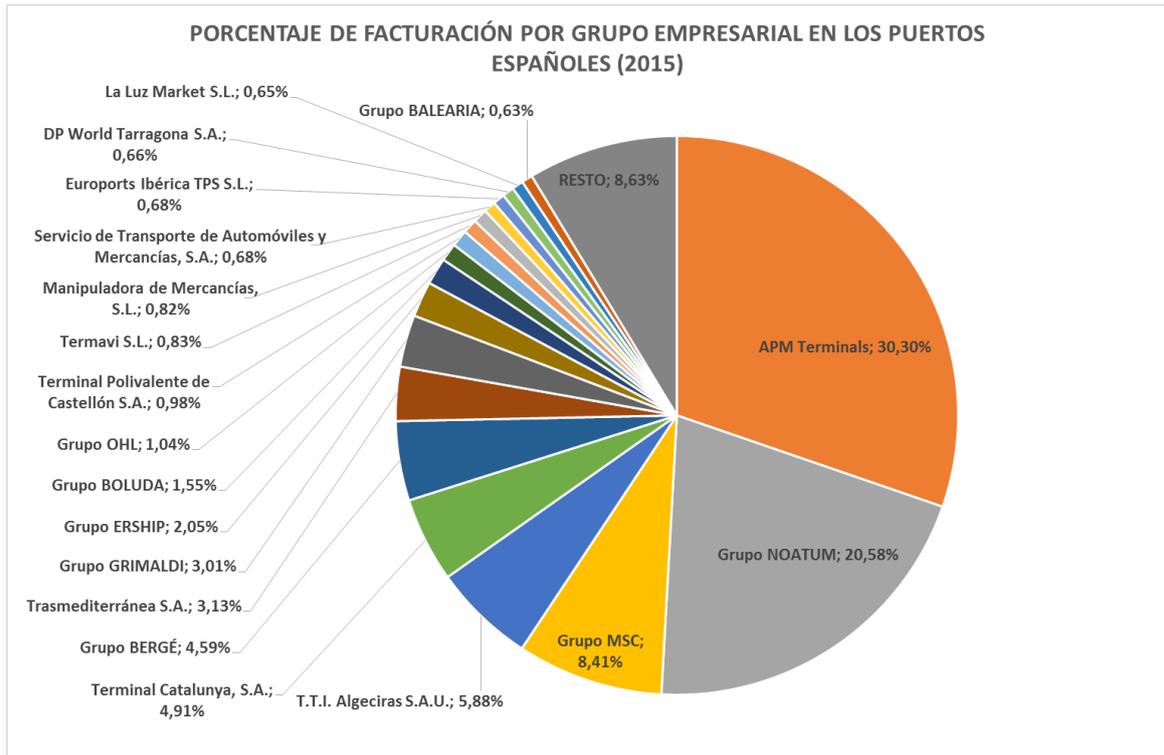


Figura 153: Porcentaje de facturación por grupos empresariales en los puertos españoles en el año 2015

6.4. ANÁLISIS DE LAS SILUETAS DE COSTES

El objetivo de las siluetas de costes es conocer la distribución de los costes de escala de los buques y operaciones más representativas de cada tráfico en cada uno de los puertos donde puedan hacer escala. Las siluetas son una herramienta que permite conocer, para cada buque y operación modelo el coste escala total, el desglose del coste escala en los distintos servicios, su repercusión por unidad de mercancía o pasajero, así como el desarrollo de comparaciones entre los distintos puertos.

Las siluetas detallan los costes de los servicios técnico-náuticos (practicaje, remolque, amarre), del servicio de recepción de desechos y del servicio de manipulación de mercancías, así como las tasas portuarias, de cada una de las escalas modelo.

Para el desarrollo de este análisis se han utilizado los resultados obtenidos en los diversos estudios de detalle desarrollados por el Observatorio entre los años 2012 y 2016.

- Estudio de la cadena de costes del contenedor nacional. (2012-2013)
- Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas. (2014-2015)
- Estudio de la cadena de costes para el tráfico de graneles sólidos agroalimentarios en terminales españolas. (2014-2015)
- Estudio de la cadena de costes del tráfico de contenedores en terminales españolas (2015-2016)
- Estudio de la cadena de costes del tráfico de graneles líquidos en terminales españolas. (2015-2016)
- Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas, para vehículos en régimen de mercancía en buques “car carrier”. (2016)

En cada uno de estos estudios se analizaron tanto la cadena de costes del paso de la mercancía por la terminal, como el coste escala, tomándose como referencia las operaciones modelo definidas en base a la estadística real. De esta forma, se obtuvo para cada terminal la cadena de costes de cada una de dichas operaciones modelo, así como la repercusión sobre la unidad de mercancía. Los costes fueron desglosados, como mínimo, en los siguientes conceptos:

- Coste de las tasas portuarias:
 - Tasa de ayuda a la navegación T-0
 - Tasa del buque T-1
 - Tasa de la mercancía T-3
- Coste de los servicios portuarios (en el caso de los técnico-náuticos servicio de entrada y de salida) y de los servicios a la mercancía
 - Practicaje
 - Amarre y desamarre
 - Remolque
 - Recepción de residuos

- Servicio de manipulación de mercancías (los servicios prestados a los vehículos y a los graneles líquidos no son servicio portuario, pero se analizan los costes del paso de la mercancía por las terminales), desglosado a su vez, como mínimo, en:
 - Coste debido al personal dedicado a las operaciones.
 - Coste debido al suelo.
 - Costes de maquinaria.
 - Costes generales.

En cuanto a las escalas medias definidas, cabe destacar que se ha optado por incluir en este análisis las operaciones modelo que en los propios estudios se establecieron como operaciones más representativas en los puertos españoles. Cabe destacar que, la escala más representativa no coincide en todos los casos con las escalas del “buque medio entrado”; esto es debido a que los responsables de los estudios establecieron buques representativos para todas las terminales del estudio, en base a la estadística e información recopilada.

En los siguientes apartados, se muestran las siluetas de costes de las escalas/operaciones modelo de cada uno de los tráficos.

6.4.1. BUQUE BULK CARRIER (AGROALIMENTARIOS)

Los datos utilizados para el análisis de la silueta del buque de carga rodada, provienen del “Estudio de la cadena de costes para el tráfico de graneles sólidos agroalimentarios en terminales españolas (2014-2015)”.

La operación modelo está definida por las siguientes características:

BUQUE BULK CARRIER (AGROALIMENTARIOS)	
Tipo	Bulk Carrier
Arqueo bruto (GT)	14.750
Eslora (m)	151
Manga (m)	23
Calado (m)	12
Mercancía	Cereales
Operación	Descarga de 5.623 t de cereales



Figura 154: Características del buque bulk carrier (agroalimentarios) y de la operación modelo.

En base al análisis de costes desarrollado en dicho estudio se obtiene el coste de la operación modelo:

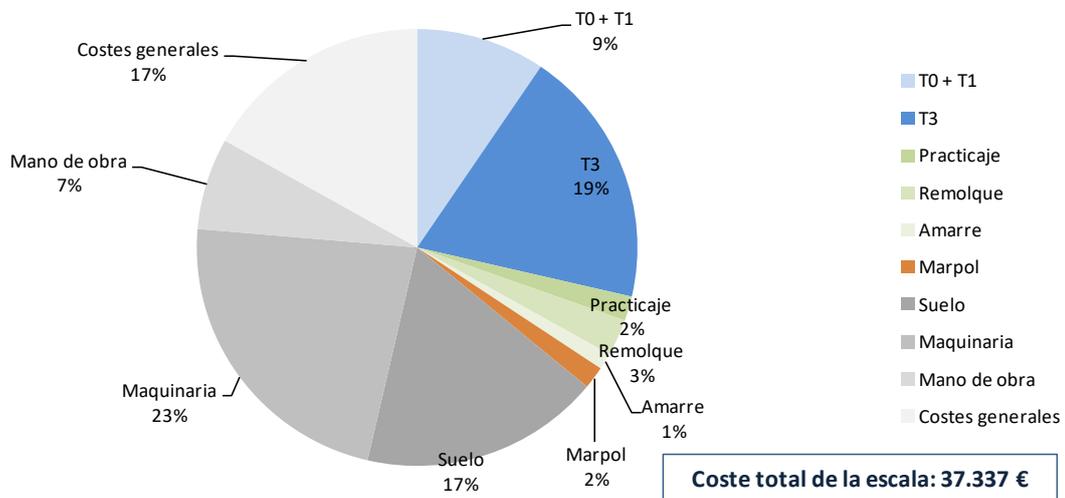
Bulk Carrier - 14.750 G.T.


Figura 155: Coste de la operación modelo de buque de graneles sólidos.

En el estudio se indica que, en relación con la utilización de los servicios técnico-náuticos, todos los buques operados han utilizado los servicios de practicaje y amarre, mientras que el servicio de remolque ha sido utilizado en menos del 29 % de las escalas, generalmente en buques handymax, panamax y en buques de mayor tamaño por condiciones atmosféricas adversas.

En lo que se refiere al servicio de practicaje, es utilizado por la totalidad de los buques, sin existencia de exenciones.

6.4.2. BUQUE PETROLÍFERO (FUEL)

Los datos utilizados para el análisis de la silueta del buque de carga rodada, provienen del “Estudio de la cadena de costes del tráfico de graneles líquidos en terminales españolas (2015-2016)”. La operación modelo está definida por las siguientes características:

BUQUE PETROLÍFERO (FUEL)	
Tipo	Tanker
Arqueo bruto (GT)	6.877
Eslora (m)	127
Manga (m)	19
Calado (m)	7,6
Mercancía	Fuel
Operación	Descarga de 5.750 t de fuel



Figura 156: Características del buque petrolífero y de la operación modelo.

En base al análisis de costes desarrollado en dicho estudio se obtiene el coste de la operación modelo:

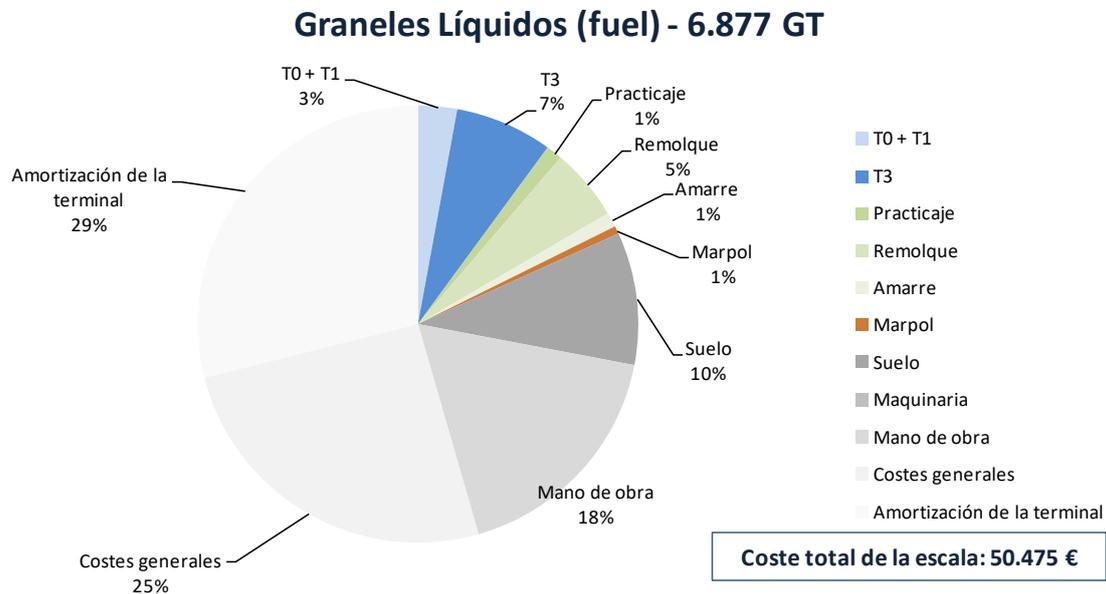


Figura 157: Coste de la operación modelo de buque de graneles líquidos.

Los servicios de practicaje y amarre se prestan en el 100 % de las escalas, y el servicio de remolque es obligatorio en todas las terminales excepto en dos, debido al tipo de mercancía tratada en estas terminales. El número medio de remolcadores utilizados por servicio se encuentra entre los 1,4 y 2 remolcadores.

En comparación con terminales dedicadas a otras mercancías, cabe destacar el elevado coste de amortización de la terminal, el cual ha sido desglosado de manera independiente en la gráfica.

6.4.3. BUQUE GASERO (GNL)

De la misma forma que en el caso del buque petrolífero, los datos utilizados para el análisis de la silueta del buque de carga rodada, provienen del "Estudio de la cadena de costes del tráfico de graneles líquidos en terminales españolas (2015-2016)". La operación modelo está definida por las siguientes características:

BUQUE GASERO (GNL)	
Tipo	LNG Tanker
Arqueo bruto (GT)	52.855
Eslora (m)	220
Manga (m)	35
Calado (m)	9,7
Mercancía	GNL
Operación	Descarga de 36.000 t de GNL



Figura 158: Características del buque gasero y de la operación modelo.

En base al análisis de costes desarrollado en dicho estudio se obtiene el coste de la operación modelo:

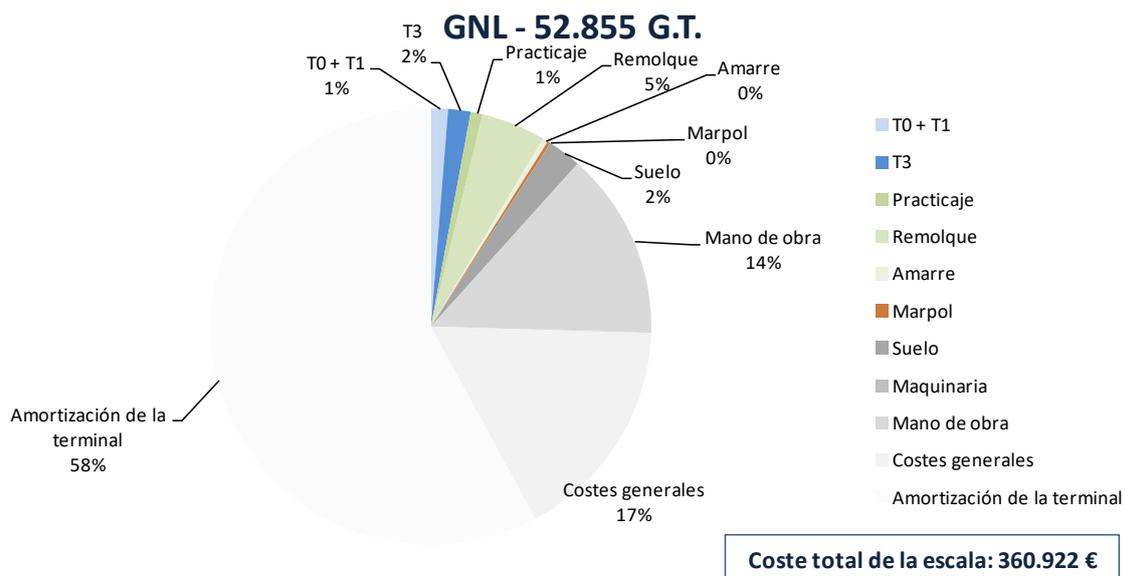


Figura 159: Coste de la operación modelo de buque de GNL.

Los servicios de practicaje y amarre se prestan en el 100 % de las escalas, y el servicio de remolque es obligatorio en todas las terminales, debido al tipo de mercancía tratada en estas terminales. El número medio de remolcadores utilizados por servicio de remolque se encuentra entre los 3,7 y 4 remolcadores.

En comparación con terminales dedicadas a otras mercancías, cabe destacar el elevado coste de amortización de la terminal, incluso superior al de las terminales de productos petrolíferos.

6.4.4. BUQUE PORTACONTENEDORES

Los datos utilizados para el análisis de la silueta del buque de carga rodada, provienen del “Estudio de la cadena de costes del tráfico de contenedores en terminales españolas (2015-2016)”. Este estudio se trataba de una actualización del estudio desarrollado entre los años 2012 y 2013, titulado “Estudio de costes del contenedor nacional”. La operación modelo está definida por las siguientes características:

BUQUE PORTACONTENEDORES	
Tipo	Portacontenedores
Arqueo bruto (GT)	35.000
Capacidad (TEUs)	2.500
Eslora (m)	215
Manga (m)	32
Calado (m)	9
Mercancía	Contenedores
Operación	Carga/descarga de 412 contenedores de 20 pies y 275 contenedores de 40 pies



Figura 160: Características del buque portacontenedores y de la operación modelo.

En base al análisis de costes desarrollado en dicho estudio se obtiene el coste de la operación modelo:

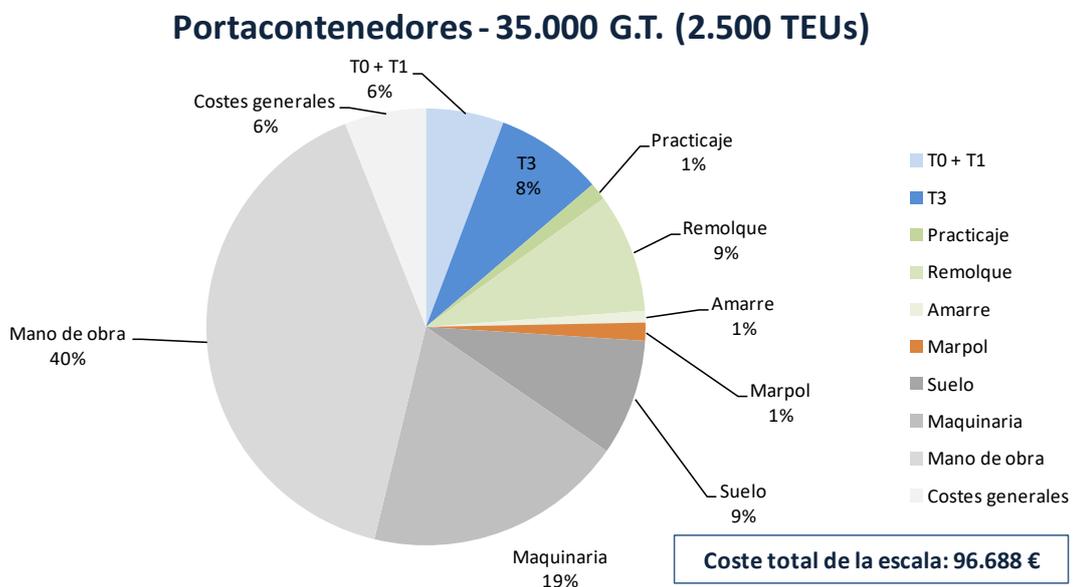


Figura 161: Coste de la operación modelo de portacontenedores.

Para la imputación de los costes de los servicios técnico-náuticos, servicio de recepción de desechos, tasas T0 y T1 por contenedor, se han dividido el total de costes por el número de TEUs operados, de manera que a un contenedor de 40 pies se le imputa el doble de coste que a un

contenedor de 20 pies, ya que ocupa el doble de espacio en el buque. En cuanto a los costes del servicio portuario de manipulación de mercancías que se utilizan en este análisis son los obtenidos en el análisis de costes de las terminales.

Asimismo, se han analizado las bonificaciones de cada Autoridad Portuaria a las tasas (según Ley de Presupuestos Generales del Estado), tomándose como hipótesis que se trata de una línea regular de carácter semanal, considerándose para el estudio todas las bonificaciones que cumpliría dicha línea regular.

6.4.5. BUQUE RO-RO (CARGA RODADA)

Los datos utilizados para el análisis de la silueta del buque de carga rodada, provienen del “Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas (2014-2015)”. La operación modelo está definida por las siguientes características:

BUQUE CARGA RODADA (RO-RO)	
Tipo	Ro-Ro
Arqueo bruto (GT)	34.330
Eslora (m)	197
Manga (m)	27
Calado (m)	7
Mercancía	Vehículos
Operación	Carga/descarga 92 vehículos y 187 camiones



Figura 162: Características del buque de carga rodada y de la operación modelo.

En base al análisis de costes desarrollado en dicho estudio se obtiene el coste de la operación modelo:

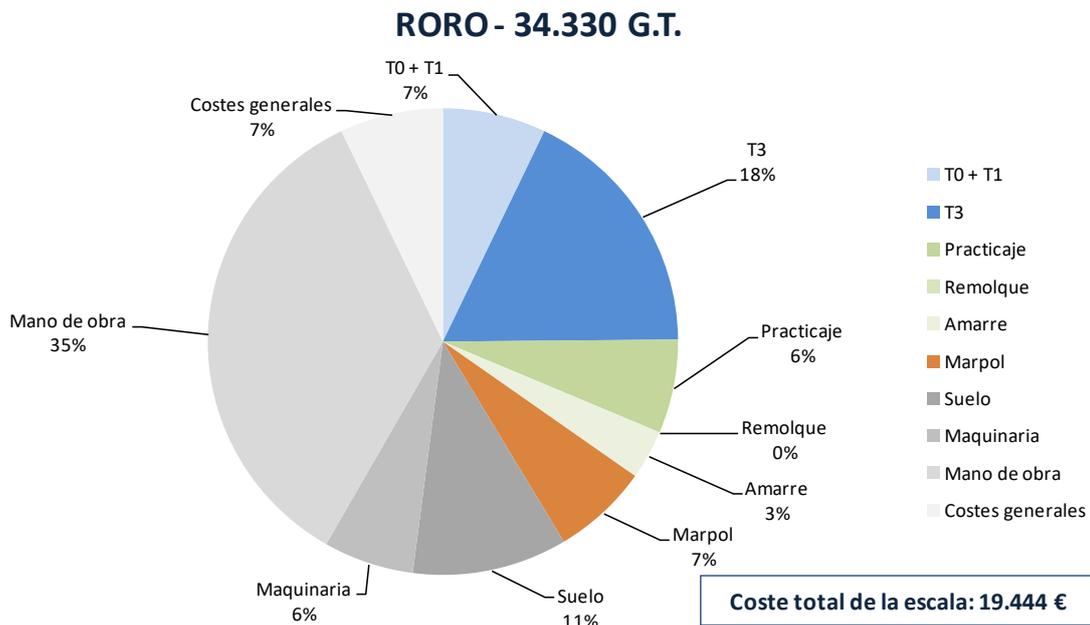


Figura 163: Coste de la operación modelo de buque de RO-RO.

Cabe destacar que, no se ha incluido el servicio de remolque en el análisis ya que, tal y como se indicaba en el estudio, para este tipo de buques el servicio de remolque únicamente se utiliza bajo condiciones meteorológicas muy adversas.

6.4.6. BUQUE CAR CARRIER (VEHÍCULOS)

Los datos utilizados para el análisis de la silueta del buque de carga rodada, provienen del “Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas, para vehículos en régimen de mercancía en buques “car carrier” (2016)”.

La operación modelo está definida por las siguientes características:

BUQUE CAR-CARRIER (VEHÍCULOS)	
Tipo	Car-carrier
Arqueo bruto (GT)	39.017
Eslora (m)	172
Manga (m)	28
Calado (m)	8
Mercancía	Automóviles
Operación	Carga/descarga 1.931 automóviles



Figura 164: Características del buque de car-carrier y de la operación modelo.

En base al análisis de costes desarrollado en dicho estudio se obtiene el coste de la operación modelo:

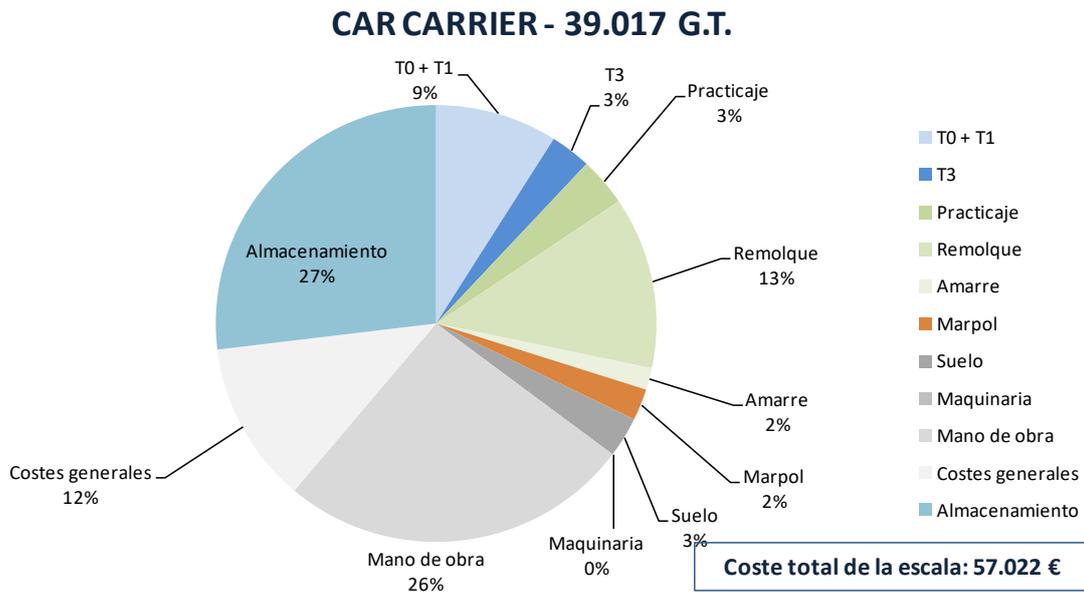


Figura 165: Coste de la operación modelo de buque de car carrier.

En vista de las particularidades de este tráfico, en el estudio desarrollado se analizó de manera independiente el coste del almacenamiento en terminal. La familia de costes de almacenamiento se corresponde con los gastos a los que debe de hacer frente la terminal por ofrecer este servicio a sus clientes. En dicho servicio de almacenamiento se incluye el servicio de PDI.

6.4.7. ANÁLISIS COMPARATIVO

A continuación, se desarrolla un análisis comparativo entre los diferentes tráficos, comparando el peso relativo de los diferentes conceptos de coste en las operaciones modelo de cada tráfico detalladas en los puntos anteriores.

Para facilitar la visualización de los resultados se han agrupado los costes desglosados en las gráficas anteriores en tres grupos principales: tasas de utilización, servicios técnico-náuticos y MARPOL y servicio de manipulación de mercancías (o servicios de la terminal en el caso de los graneles líquidos). Asimismo, los conceptos de almacenamiento en el buque car carrier y de amortización de la terminal en los buques de graneles líquidos (productos petrolíferos y GNL) se han agregado con el resto de costes del servicio de manipulación de mercancías (o servicios de la terminal en el caso de los graneles líquidos)

- Porcentaje de coste de cada concepto por tonelada (en graneles sólidos y líquidos), vehículo (en buques car carrier y ro-ro) y contenedor (en buque portacontenedores).

En la siguiente gráfica, se muestra la imputación del coste escala, mostrado en las gráficas anteriores, en la carga unitaria: toneladas, contenedor y vehículo.

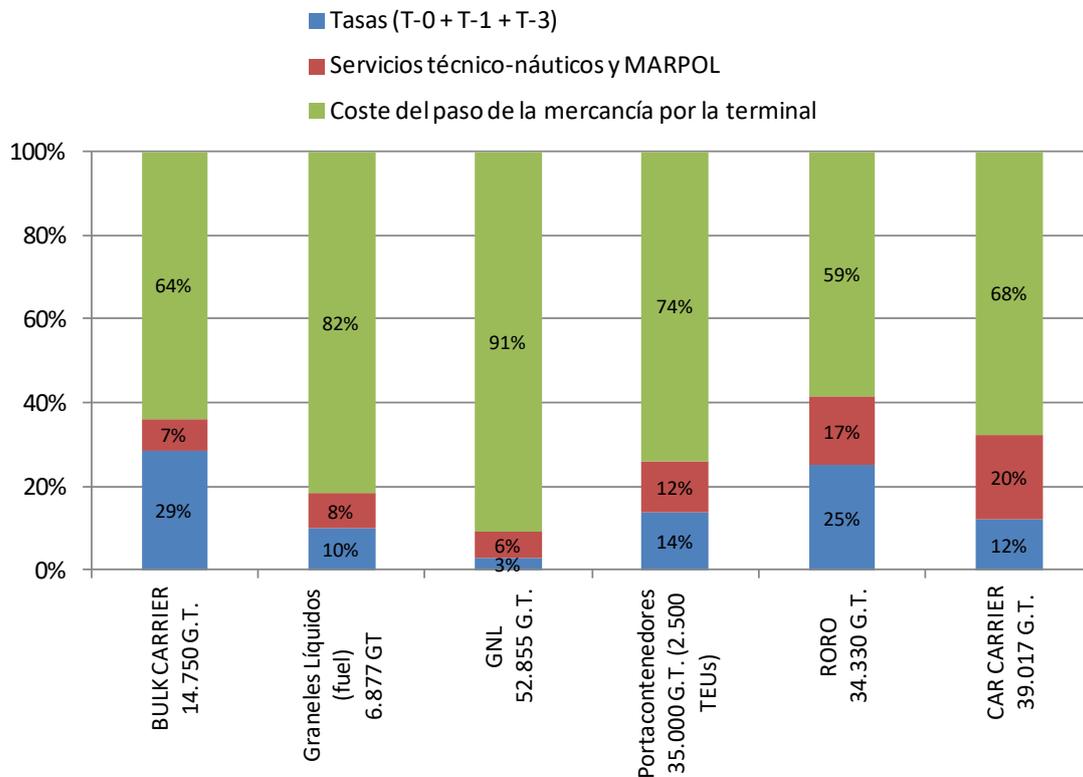
Desglose porcentual de costes de escala


Figura 166: Desglose del coste de escala para los diferentes tipos de buques.

**Nota: tal y como se ha indicado anteriormente, los servicios a la mercancía prestados a los graneles líquidos y vehículos nuevos no son servicio portuario de manipulación de mercancías, aunque se incluyan en dicho concepto.*

En vista de los resultados mostrados en las gráficas anteriores, teniendo presente de que se trata de ejemplos basados en medias e hipótesis teóricas, se pueden obtener una serie de conclusiones generales:

- Los servicios técnico-náuticos tienen un mayor peso en la imputación sobre la mercancía en los tráficos en los que la relación entre el peso de la carga transportada y tamaño de buque es menor, tal y como sucede en los buques car-carrier.
- Esto mismo sucede en las tasas de utilización (se calculan en función del GT), aunque existen casos particulares como el tráfico de vehículos nuevos, donde la T-3 tiene un menor peso que en otros tráficos.
- En cuanto a los servicios prestados a la mercancía, el peso porcentual en el coste escala es similar en todas las mercancías. En este sentido cabe destacar el coste de la amortización de las terminales en los tráficos de graneles líquidos.

7. RECOMENDACIONES

En este apartado se describen las recomendaciones que el Observatorio desarrolla para mejorar la competitividad y las condiciones del mercado de los servicios portuarios. Algunas de estas recomendaciones ya se habían incluido en las ediciones del documento de los años 2013 y 2014-2015, ya que se trata de acciones que deben ser desarrolladas con carácter continuo.

Cabe destacar que los efectos de parte de las recomendaciones y acciones correctoras no se harán evidentes a corto plazo, siendo necesario el transcurso de cierto tiempo para que se puedan comprobar sus efectos.

En el siguiente cuadro se resumen las recomendaciones desarrolladas por el Observatorio, descritas en detalle en los siguientes subapartados:

- | | |
|----|---|
| R1 | Favorecer la eliminación de barreras de entrada para promover el incremento del número de prestadores de servicios portuarios. |
| R2 | Realizar nuevos estudios comparativos de los servicios portuarios españoles con los de otros puertos europeos. |
| R3 | Actualizar los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios. |
| R4 | Establecer en los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios tarifas máximas ajustadas a los costes de los servicios. |
| R5 | Las Autoridades Portuarias deben exigir a las prestadoras el traslado/registro de los datos requeridos en los pliegos, necesarios para la elaboración de indicadores. |
| R6 | Las Autoridades Portuarias deben exigir el cumplimiento de la separación contable de actividades. |
| R7 | Explotación del nuevo Sistema de Gestión de Indicadores puesto en marcha a iniciativa del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios. |
| R8 | Estudiar las implicaciones de que el servicio de suministro de combustible a buques (bunkering) sea servicio portuario. |
| R9 | Desarrollar un sistema de medición de la calidad de los servicios portuarios |

- **R1: Favorecer la eliminación de barreras de entrada para promover el incremento del número de prestadores de servicios portuarios.**

Es necesario que se favorezca la eliminación de las barreras de entrada existentes que impiden el incremento del número de empresas prestadoras de servicios portuarios en los puertos españoles. Deben llevarse a cabo medidas que permitan eliminar las restricciones de acceso al mercado, fomentando la implantación de nuevas empresas prestadoras, lo que implicaría una mejora de la competitividad portuaria.

Los servicios portuarios son las principales actividades de los puertos, siendo unos de los eslabones fundamentales en cualquier cadena logística. Son actividades totalmente determinantes de la competitividad portuaria y, por tanto, económica de una región. Una mejora en la competitividad de los servicios portuarios conlleva una mejora en la competitividad del puerto y del sistema portuario español.

- **R2: Realizar nuevos estudios comparativos de los servicios portuarios españoles con los de otros puertos europeos y actualizar los servicios**

De la misma forma que en años anteriores, es conveniente que se siga trabajando en el desarrollo de análisis y estudios comparativos de los servicios portuarios españoles con los de otros puertos de países del entorno. De estos estudios se obtiene una visión general de las condiciones en las que los puertos españoles compiten con los extranjeros, lo que permite identificar las debilidades y fortalezas del sistema portuario español en cuanto a servicios portuarios.

Los resultados y diagnósticos obtenidos de estos estudios dotan de cierta ventaja competitiva al sistema portuario español, en cuanto a que se identifican las principales líneas de actuación y objetivos estratégicos con los que aumentar la competitividad de los puertos nacionales frente a los extranjeros.

Los diversos estudios desarrollados hasta el momento han permitido analizar las condiciones de competitividad de los puertos españoles frente a sus competidores desde el prisma de los servicios portuarios. En algunos casos, los resultados y conclusiones de los estudios desarrollados evidencian la necesidad de que los análisis sean actualizados periódicamente, permitiendo comprobar la evolución de la competitividad de los servicios portuarios y de los puertos españoles, así como la eficacia de las medidas correctoras llevadas a cabo.

- **R3: Actualizar los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.**

Se mantiene la necesidad, con respeto al documento del año 2013 y de los años 2014-2015, de que las Autoridades Portuarias continúen actualizando los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios, adaptándolos al TRLPEMM, incluyendo unas tarifas máximas ajustadas a los costes y estableciendo cláusulas relativas a indicadores de productividad y económicos que garanticen una mejor gestión de los servicios para incremento de la competitividad de los puertos.

Tal y como se establece en el artículo 133 del TRLPEMM, los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios regulan las condiciones para acceder a las licencias y de la prestación del servicio, en cada Autoridad Portuaria. En los Pliegos se definen los requisitos de acceso, las obligaciones de las licenciatarias, las tarifas máximas, la estructura tarifaria, los criterios de actualización y revisión, etc. por lo que son la principal herramienta regulatoria de los servicios portuarios y, por tanto, un elemento fundamental para lograr asegurar la competitividad de los servicios y de los puertos.

Además de lo comentado anteriormente, en la actualización de los Pliegos es necesario tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Eliminar o corregir todas aquellas cláusulas que introduzcan exigencias excesivas, o innecesarias, en cuanto al acceso o a la prestación (ya sean de solvencia, información, características técnicas, garantías financieras y seguros, etc.).
- Orientar toda la redacción y el contenido del pliego al teórico libre acceso de prestadores, introduciendo las cláusulas necesarias para regular la coexistencia de varios licenciatarios para el mismo servicio. En este mismo orden, se persigue una adecuada regulación de las condiciones para acceder a licencias de autoprestación o de integración de servicios, facilitando la viabilidad real de las mismas si algún operador las solicita.
- Minimizar las barreras de entrada (y de salida) de prestadores actuales o potenciales mediante un adecuado dimensionamiento de las exigencias de medios mínimos materiales y humanos. Por ello, el objetivo es que los pliegos se ajusten a la previsión legal, letra g) del art. 113.4), de que los medios exigidos sean los estrictamente necesarios para realizar las operaciones unitarias normalmente esperadas en el puerto, tanto las más complejas como las más sencillas, corrigiendo aquellos pliegos que exijan indebidamente medios superiores para atender toda la demanda del puerto o varias operaciones simultáneamente, o que superan los necesarios para la operación más compleja “normalmente esperada”.
- Demandar una adecuada calidad general de los pliegos para que se acojan al nuevo marco regulador, potenciando la competitividad. La documentación de los expedientes que acompañan a los proyectos de pliegos deberá incluir la documentación necesaria que justifique la definición de la operación unitaria más compleja o más simple normalmente esperada, los medios mínimos necesarios y las tarifas máximas que se establecen. Es necesario además, atender a las particularidades que concurren en cada Autoridad Portuaria/Puerto, y que condicionan importantes elementos de los pliegos. Por ejemplo, ante la falta de viabilidad económica de determinados servicios portuarios en los puertos menores insulares, puede establecerse un ámbito de aplicación geográfica del pliego que abarque dichos puertos menores conjuntamente con el puerto principal, de manera que los ingresos de este último contribuyan a financiar los costes de la prestación, casi nunca rentable, en dichos puertos menores.

○ **R4: Establecer en los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios tarifas máximas ajustadas a los costes de los servicios.**

Las tarifas máximas son uno de los elementos regulatorios de los servicios portuarios más importantes y, por tanto, uno de los factores con mayor influencia en la competitividad portuaria. Por ello, es necesario continuar implantando o revisando tarifas máximas de los servicios portuarios, de manera que sean ajustadas a los costes y a las circunstancias de cada servicio portuario en cada puerto. Para ello, es preciso analizar exhaustivamente cada uno de los seis servicios portuarios, identificando los costes asociados a cada servicio, desarrollando estudios económicos de carácter objetivo y basados en referenciales económicos del sector que permitan establecer unas tarifas máximas competitivas, que fomenten la actividad del propio puerto y de las prestadoras del servicio, garantizando la viabilidad del servicio.

Los Pliegos deberán contemplar dos posibles situaciones:

- Existencia de un número suficiente de prestadores que garanticen una competencia real, en cuyo caso las tarifas por los servicios portuarios son libres, únicamente sujetas a la estructura que defina el Pliego, y sin perjuicio de las debidas exigencias de transparencia y publicidad.
- No existencia de un número suficiente de prestadores para garantizar la competencia real en el servicio. En este caso serán de aplicación las tarifas máximas que se aprueben en el Pliego de Prescripciones Particulares.

○ **R5: Las Autoridades Portuarias deben exigir a las prestadoras el traslado/registro de los datos requeridos en los pliegos, necesarios para la elaboración de indicadores.**

Es necesario que las Autoridades Portuarias continúen exigiendo a las prestadoras de los servicios portuarios la comunicación/registro de los datos solicitados en los Pliegos de Prescripciones Particulares sobre la actividad desarrollada. Estos datos son imprescindibles para el correcto desarrollo de los indicadores de los servicios portuarios y para la gestión y regulación de los servicios.

Para ello, será fundamental que los responsables de las Autoridades Portuarias se impliquen en la puesta en marcha del SIGEIN (Sistema de Gestión de Indicadores), presentando a las prestadoras las ventajas de dicha herramienta, asegurando la confidencialidad de sus datos e incidiendo en la necesidad de cumplimiento de lo determinado en los artículos del TRLPMM que obligan a la comunicación de los datos relativos a la actividad, medios, facturaciones, calidad, etc. de los servicios.

○ **R6: Las Autoridades Portuarias deben exigir el cumplimiento de la separación contable de actividades.**

Es necesario que las Autoridades Portuarias exijan a las licenciatarias de servicios portuarios el cumplimiento de la separación contable de actividades, en virtud de lo determinado en el artículo 122 del TRLPEMM:

“Los titulares de licencias de prestación de servicios portuarios deberán llevar, para cada uno de los servicios que presten en una Autoridad Portuaria, una estricta separación contable con arreglo a los usos y prácticas comerciales admitidas, entre dichos servicios y sus otras actividades, e informar en la memoria de las cuentas anuales, por separado, de cada uno de los servicios portuarios que presten en cada puerto como actividades componentes de la empresa, tal y como se definen en el Plan General de Contabilidad.”

Sin embargo, pese a lo determinado en dicho artículo, en la actualidad hay muy pocas prestadoras españolas que lleven a cabo la separación contable de sus actividades. Cabe destacar que, en los casos en los que, aparentemente, sí se cumple con lo dispuesto en el mencionado artículo 122, se ha detectado que en muchas ocasiones la información relativa a los gastos e ingresos del servicio carecen del detalle suficiente como para considerarse separación contable de la actividad. Por ello, es necesario que se exija el cumplimiento adecuado de dicha separación contable, de manera que sea posible hacer un control más exhaustivo de las condiciones de competitividad de los servicios en cada puerto.

○ **R7: Explotación del nuevo Sistema de Gestión de Indicadores puesto en marcha a iniciativa del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.**

Tal y como se ha comentado en el capítulo anterior, en el año 2015 se inició el desarrollo del “Sistema de Gestión de Indicadores” SIGEIN. Este sistema se ha integrado con el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios y con la Base de Datos de la Dirección de Servicios y Competitividad de Puertos del Estado.

Se considera conveniente que las Autoridades Portuarias promuevan el uso del aplicativo entre los responsables de los distintos departamentos relacionados con los servicios portuarios, así como que exijan a las prestadoras de servicios de la necesidad del reporte de la información solicitada.

○ **R8: Estudiar las implicaciones de que el servicio de suministro de combustible a buques (bunkering) sea servicio portuario.**

Hasta el momento, el servicio de suministro de combustible a buques (bunkering) ha tenido la consideración de servicio comercial en el sistema portuario español. Sin embargo, el “Reglamento Europeo de Servicios Portuarios”, publicado en el año 2017, lo incluye como servicio portuario.

Por ello es conveniente desarrollar todos los análisis y estudios necesarios para evaluar y determinar todos los factores, condicionantes y aspectos significativos que influyen en el mercado del servicio de bunkering. El objetivo es analizar las implicaciones de la consideración del servicio de suministro a buques como servicio portuario.

○ ***R9: Desarrollar un sistema de medición de la calidad de los servicios portuarios***

Se considera conveniente desarrollar e implantar un sistema de medición de la calidad de los servicios portuarios que, con vocación de permanencia en el tiempo, permita valorar en los puertos españoles la calidad de prestación de los servicios portuarios. Este sistema, además, debe recoger una amplia variedad de indicadores, en diversos ámbitos, de forma que los resultados de la medición abarquen un amplio espectro de variables relacionadas con la calidad.

Como resultado de la medición de la calidad de los servicios será posible identificar líneas de mejora que redunden en una mayor competitividad de cada uno de los puertos y del sistema portuario en su conjunto, permitiendo adaptar la prestación del servicio a las necesidades de los clientes y posibilitando una utilización más eficiente de los recursos. Asimismo, el sistema permitiría disponer de una información cuantificada que facilite el análisis y diagnóstico de la evolución de la calidad de los servicios prestados.