

Puertos del Estado



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Observatorio de Servicios Portuarios

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES DEL ESTADO DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS 2013

OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

MARZO 2015

INDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	3
1.1. OBJETO Y ALCANCE	3
2. INDICADORES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS DEL AÑO 2013.....	4
2.1. INDICADORES DEL SERVICIO DE PRACTICAJE	5
2.1.1. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE PRACTICAJE	5
2.1.2. INDICADORES DE RECURSOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE	5
2.1.3. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE PRACTICAJE	8
2.1.4. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE	10
2.1.5. CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO DE PRACTICAJE	25
2.2. INDICADORES DEL SERVICIO DE REMOLQUE PORTUARIO	27
2.2.1. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE REMOLQUE	27
2.2.2. INDICADORES DE RECURSOS DEL SERVICIO DE REMOLQUE	30
2.2.3. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE REMOLQUE	32
2.2.4. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE REMOLQUE	43
2.2.5. CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO DE REMOLQUE	58
2.3. INDICADORES DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE	61
2.3.1. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE AMARRE	61
2.3.2. INDICADORES DE RECURSOS DEL SERVICIO DE AMARRE	62
2.3.3. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE AMARRE	64
2.3.4. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE AMARRE	70
2.3.5. CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO DE AMARRE	84
2.4. INDICADORES DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE	85
2.4.1. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE	85
2.4.2. CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO AL PASAJE	86
2.5. INDICADORES DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	87
2.5.1. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	87
2.5.2. INDICADORES ECONÓMICO-FINANCIEROS DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	88
2.5.3. CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	90
2.6. INDICADORES DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	91
2.6.1. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	91
2.6.2. CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	95
3. RECOMENDACIONES DEL OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS	96

1. INTRODUCCIÓN

1.1. OBJETO Y ALCANCE

El Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM) establece, en su artículo 123.1, la creación del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios (en adelante OPMS), adscrito a Puertos del Estado, con la finalidad de analizar las condiciones de competitividad de los servicios portuarios, en relación con los precios y la calidad de los servicios y acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones. En el artículo 123.2 de dicha Ley, se determina que se elaborará un Informe Anual de Competitividad a partir de los análisis y conclusiones del OPMS. Dicho informe será elevado al Ministerio de Fomento.

El OPMS es por tanto quien eleva los análisis y conclusiones a Puertos del Estado quien elabora el Informe Anual de Competitividad. El presente “Documento de Análisis y Conclusiones del Estado del Mercado de los Servicios Portuarios” recoge las conclusiones y recomendaciones que los miembros del OPMS aportan sobre el estado del mercado de cada servicio portuario y que servirán de base a Puertos del Estado para la elaboración del Informe Anual de Competitividad, junto con los estudios internos desarrollados.

En enero de 2014, el OPMS ha iniciado el desarrollo de diferentes tareas y actividades que permitirán analizar y estudiar el mercado de los servicios portuarios, tales como: desarrollo de la página web del OPMS, elaboración de indicadores, desarrollo de estudios de detalle sobre diferentes tráficos y servicios. En este primer año de elaboración del Informe Anual de Competitividad el análisis desarrollado ha sido en base a los datos existentes en los distintos departamentos de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

Las bases de datos utilizadas en los análisis que se contemplan en este Informe son:

- Base de datos y estadísticas de tráficos de Puertos del Estado.
- Base de datos e indicadores del Cuadro de Mando Integral (en adelante CMI).
- Base de datos e indicadores del Departamento de Servicios Portuarios.
- Base de datos del Registro de Servicios Portuarios.

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

2. INDICADORES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS DEL AÑO 2013

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

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

El OPMSP ha iniciado las tareas de recopilación de datos y desarrollo de indicadores sobre el mercado de servicios portuarios a principios del año 2014. Los indicadores incluidos en este primer análisis han sido elaborados gracias a los datos registrados en la base de datos del Departamento de Servicios Portuarios de Puertos del Estado y en el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios. En estas bases de datos se recoge la información aportada por las Autoridades Portuarias sobre las empresas prestadoras de los servicios en sus puertos, ofreciendo información muy valiosa sobre las características del mercado de los servicios portuarios, así como de su actividad.

Asimismo, los datos necesarios para el cálculo de los indicadores económicos de los servicios técnico náuticos fueron verificados y corregidos previamente a su inclusión en este informe por la mayoría de las Autoridades Portuarias. Estos datos se muestran de forma anónima, de manera que se mantiene la confidencialidad de todas las empresas prestadoras de los servicios portuarios. A cada puerto se le ha asignado un número, de manera aleatoria, que se mantiene en todos los indicadores. De esta forma es posible conocer en qué situación se encuentra cada puerto en cada indicador económico.

Tanto la base de datos del Departamento de Servicios Portuarios de Puertos del Estado¹ como el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios han sido desarrollados con unos fines que, aun compartiendo determinados aspectos, son diferentes a los buscados por los indicadores del OPMSP. Por ello, ha sido necesario adaptarse a la información disponible en dicha base de datos, elaborando una serie de indicadores que logran mostrar una visión del estado del sector. En el futuro y como consecuencia del desarrollo del OPMSP se obtendrán indicadores más apropiados a los objetivos planteados.

¹ Los datos utilizados en el análisis proceden de la base de datos del Departamento de Servicios Portuarios, del Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios y de las Autoridades Portuarias.

2.1. INDICADORES DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

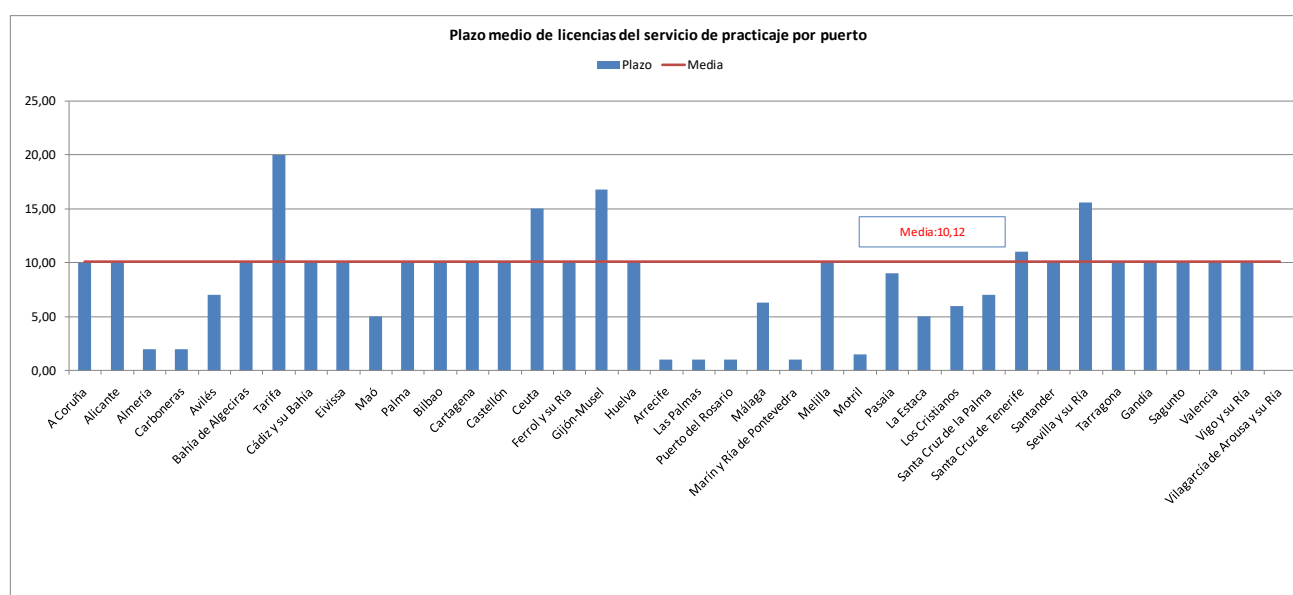
2.1.1. Indicadores de grado de competencia del servicio de practicaaje

- Número de licencias del servicio de practicaaje por Autoridad Portuaria:

Según el artículo 126.3 del TRLPEMM, el número de prestadores del servicio de practicaaje está limitado a un único prestador en cada área portuaria, por lo que el número de empresas prestadoras (Corporación de Prácticos) de cada Autoridad Portuaria, es equivalente al número de puertos de esta. En el caso de practicaaje, debido a la limitación anterior, este indicador no es representativo para el análisis de la competencia en este servicio.

- Plazo medio de licencias por puerto:

Para el cálculo del plazo medio de las licencias no se ha tenido en cuenta las licencias de Marín (1 año)², Motril (1,50 años), Almería (2 años) o Carboneras (2 años). Estos casos de plazo de licencia reducido corresponden con prorrogas otorgadas mientras entran en vigor los nuevos pliegos que regulan el servicio.



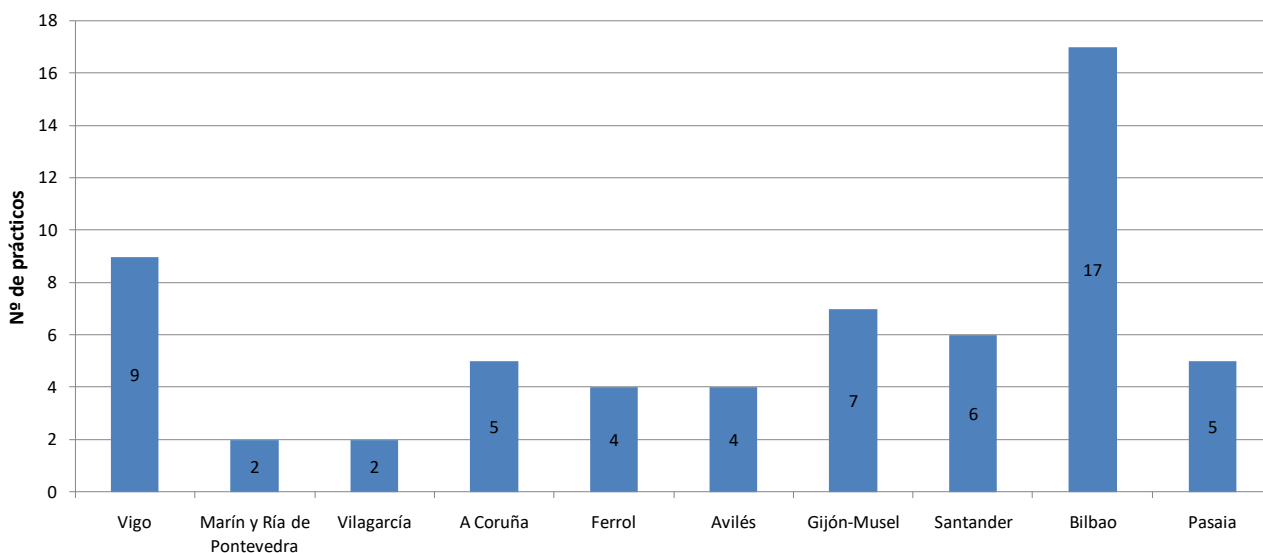
2.1.2. Indicadores de recursos del servicio de practicaaje

- Número de prácticos de cada puerto:

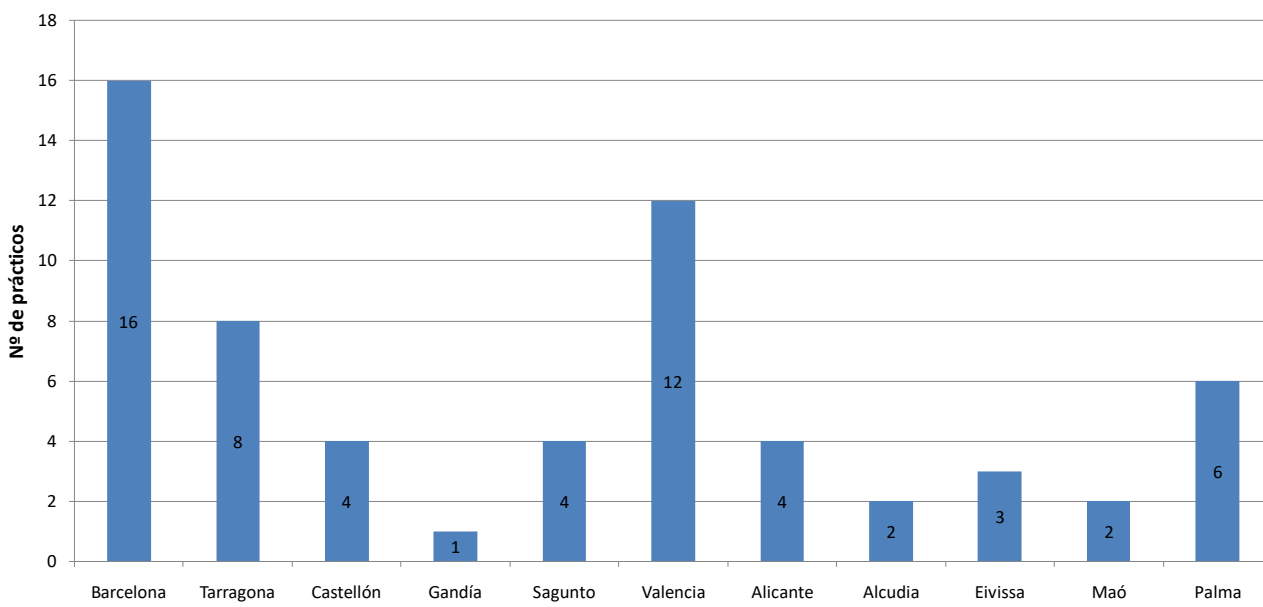
Este Indicador se representa ordenando los puertos en cuatro fachadas (Atlántica-Cantábrica, Mediterráneo-Baleares, Mediterráneo Sur-Estrecho y Atlántico Sur-Canarias). Se muestra el número de prácticos de cada puerto.

²Nota: En el año 2014, la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra ha otorgado a la Corporación de Prácticos del Puerto de Marín y de la Ría de Pontevedra la licencia para la prestación del servicio de practicaaje por un plazo de 10 años.

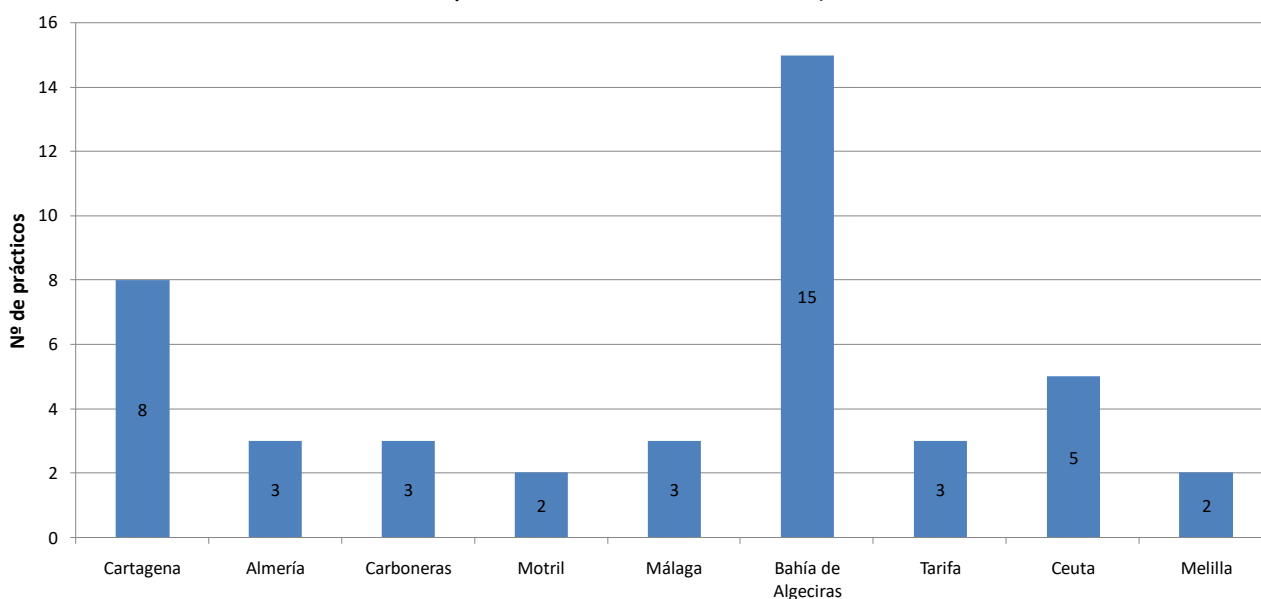
**Prácticos de cada puerto para el servicio de practicaaje
(Fachada Atlántica-Cantábrica)**



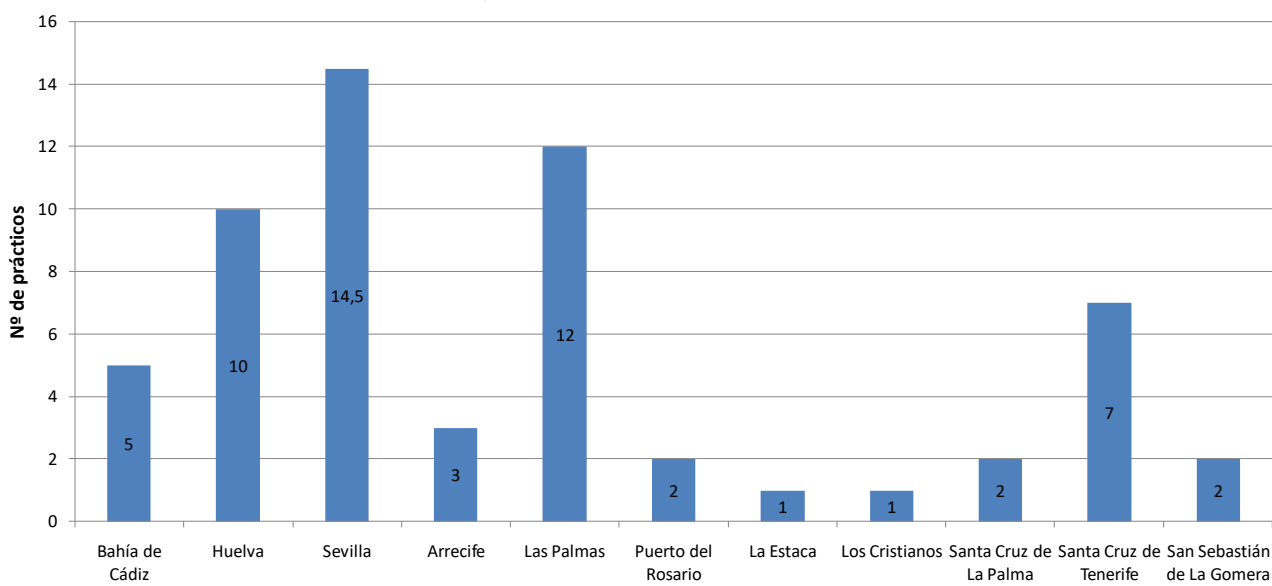
**Prácticos de cada puerto para el servicio de practicaaje
(Fachada Mediterránea-Baleares)**



**Prácticos de cada puerto para el servicio de practicaje
(Fachada Mediterráneo Sur-Estrecho)**



**Prácticos de cada puerto para el servicio de practicaje
(Fachada Atlántico Sur-Canarias)**



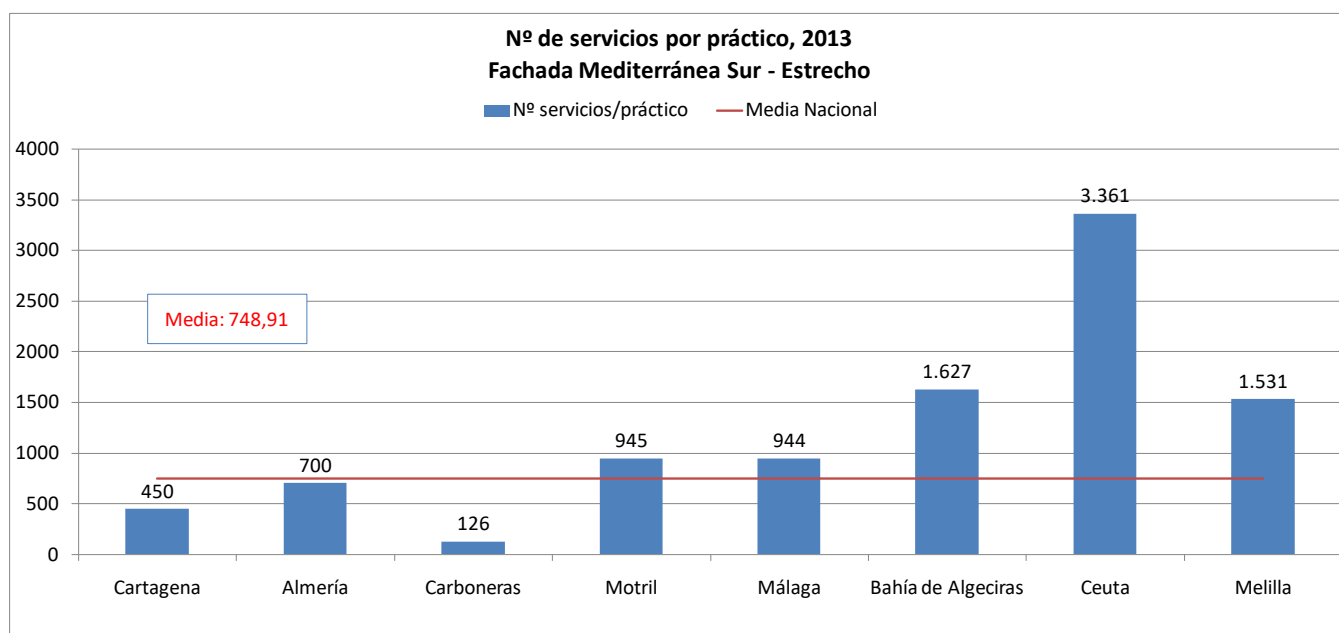
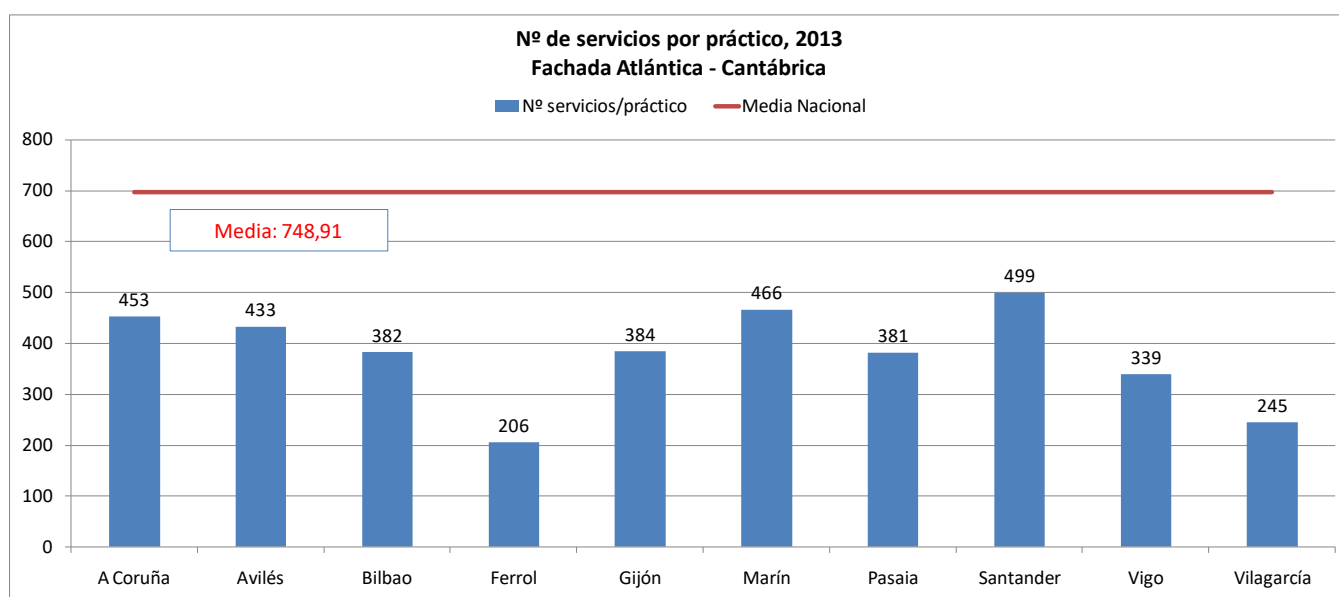
3

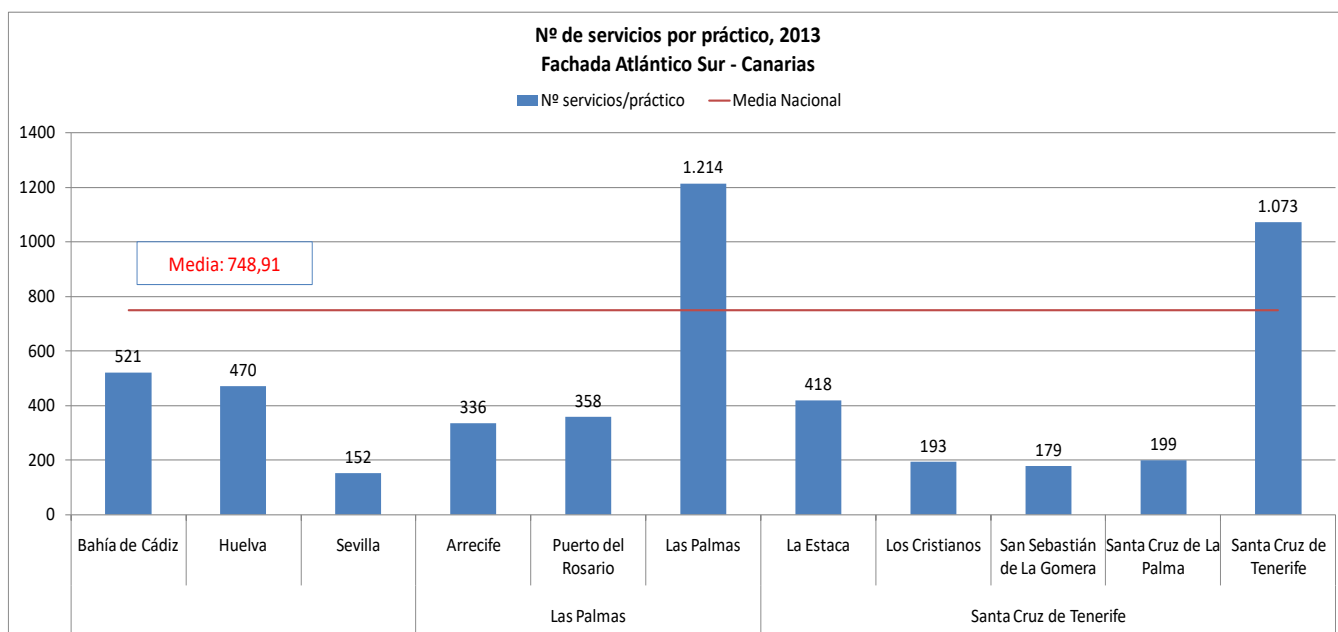
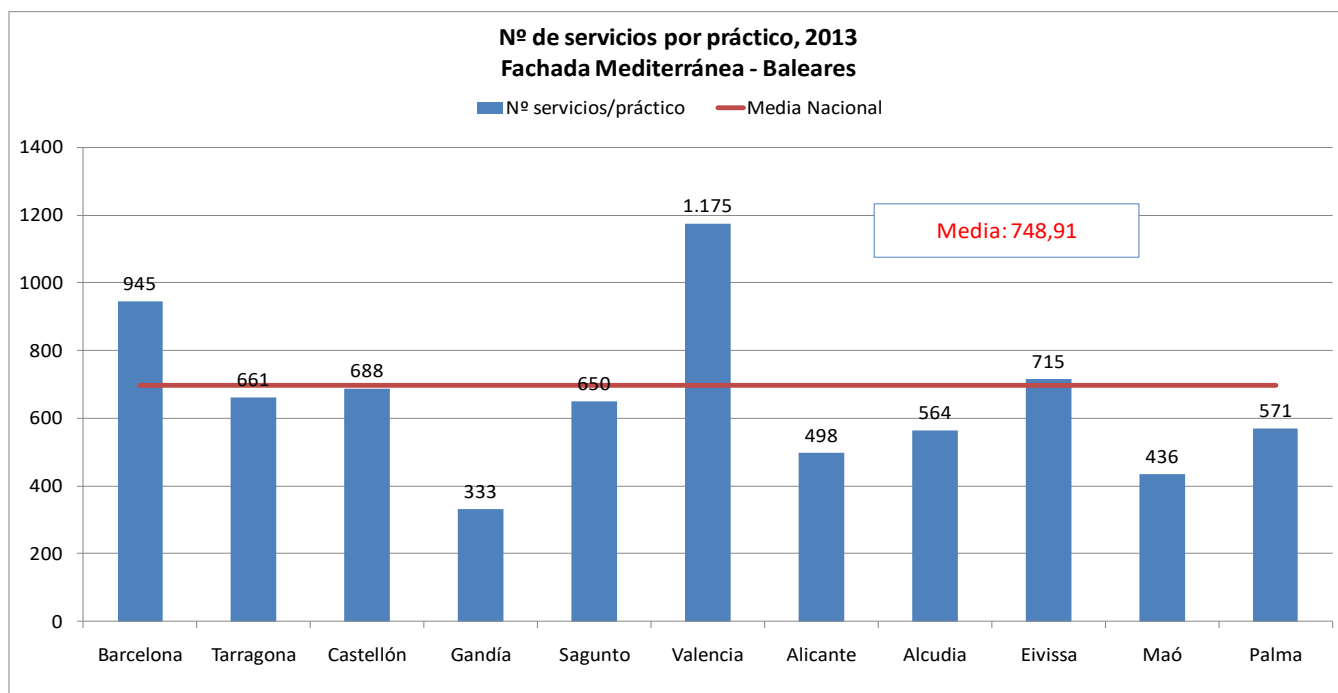
³ Nota: En la Corporación de Prácticos de Sevilla uno de los prácticos, ya jubilado, trabajó durante el primer semestre del año, por lo que se consideran una cifra anual de 14,5 prácticos, en lugar de 15.

2.1.3. Indicadores de actividad del servicio de practica

- Número de servicios por práctico durante el año 2013, según puerto.

El servicio de practica en los puertos españoles lo proporcionan las Corporaciones de Prácticos de cada puerto, de conformidad con el Real Decreto 393/1996, por el que se aprueba el Reglamento general de Practica, y con el Real Decreto Legislativo 2/2011 (TRLPEMM). Las siguientes gráficas muestran el número medio de servicios por cada práctico, en cada corporación.



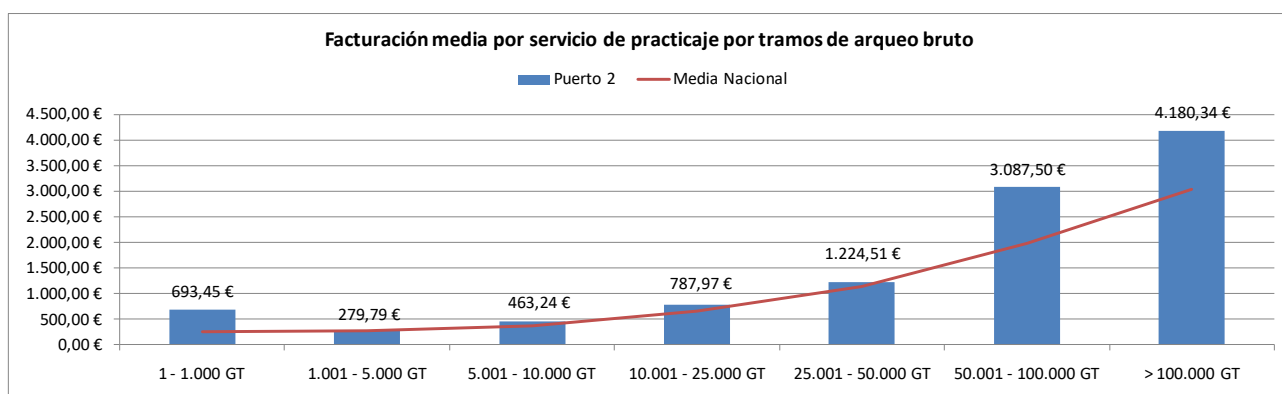
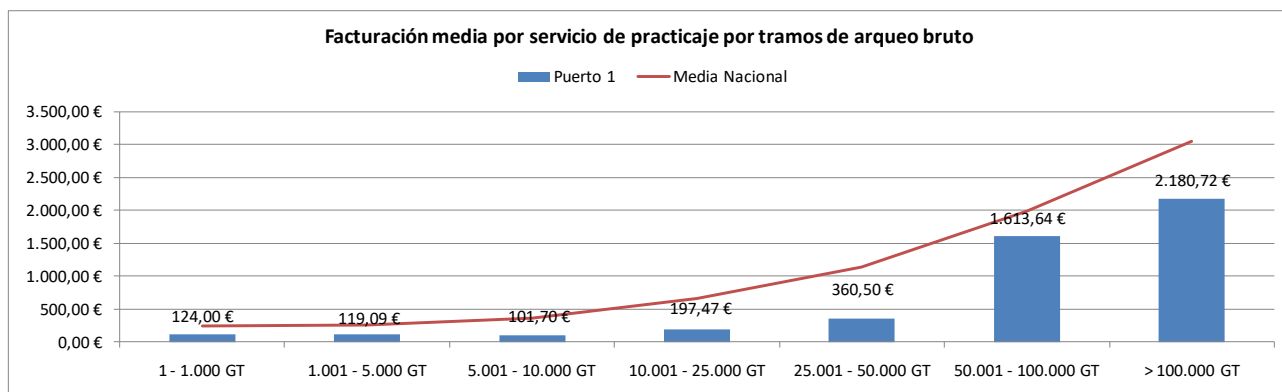


2.1.4. Indicadores económicos del servicio de practicaaje

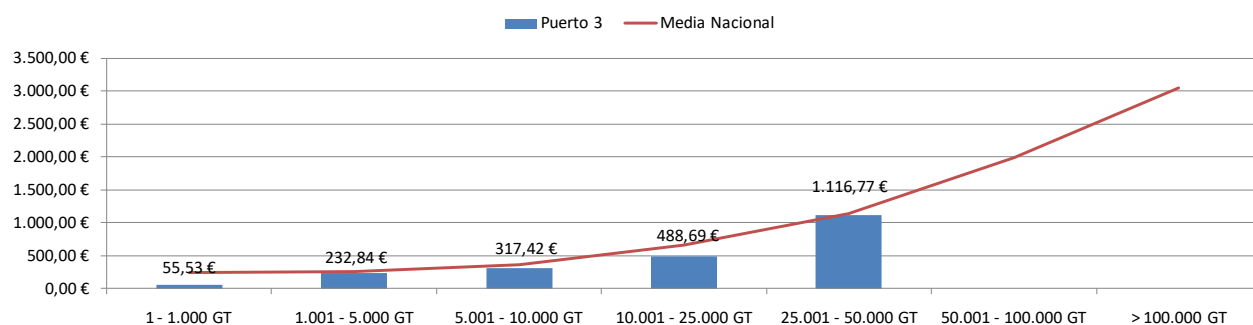
- Facturación media del servicio de practicaaje para buques, según tramo:

El indicador de facturación media por servicio de practicaaje se ha elaborado en base a los datos de facturación y número de servicios realizados. Las siguientes gráficas comparan la facturación media en cada puerto desglosada por tramos de arqueado de los buques comparando con la facturación media por servicio de practicaaje del conjunto de los puertos españoles.

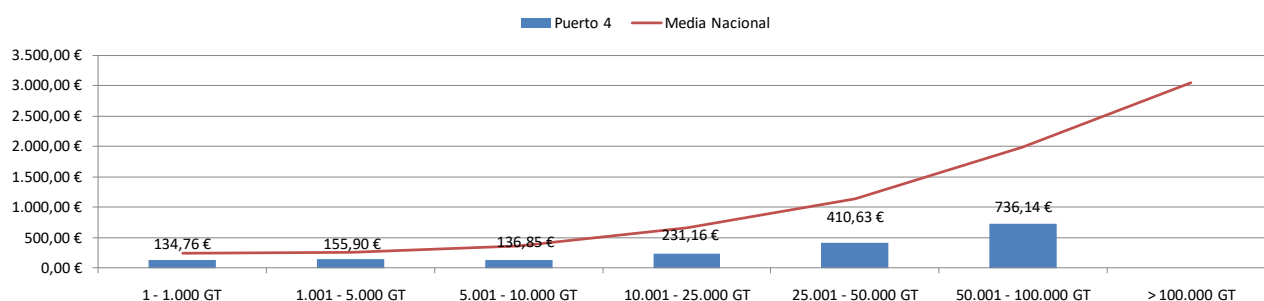
Los datos relativos al número de servicios realizados y la facturación total de cada tramo proceden de la Base de Servicios Portuarios de Puertos del Estado. Previamente a su consideración para el análisis, las Autoridades Portuarias han podido contrastar su calidad. Los datos de este indicador se muestran de manera anónima, manteniendo de esta manera la confidencialidad de las prestadoras.



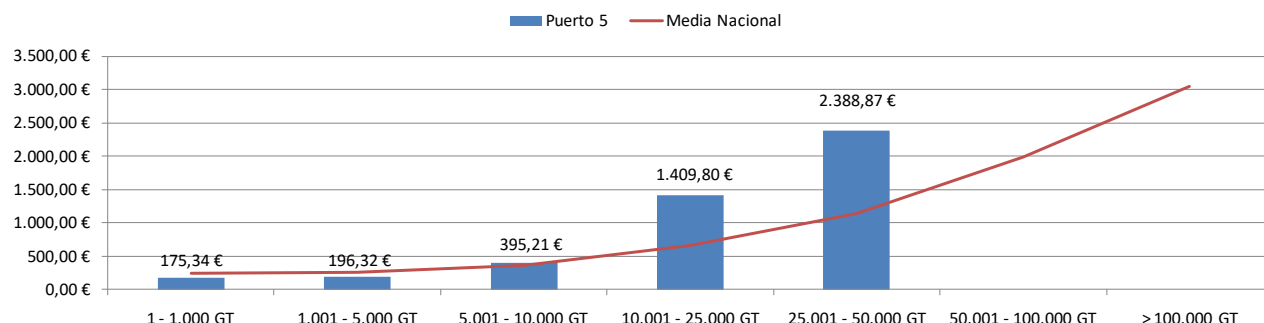
Facturación media por servicio de practica por tramos de arqueó bruto



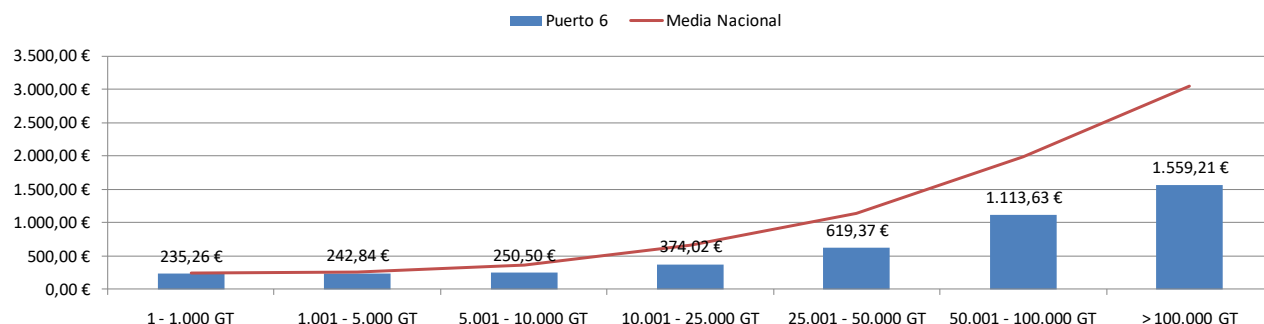
Facturación media por servicio de practica por tramos de arqueó bruto



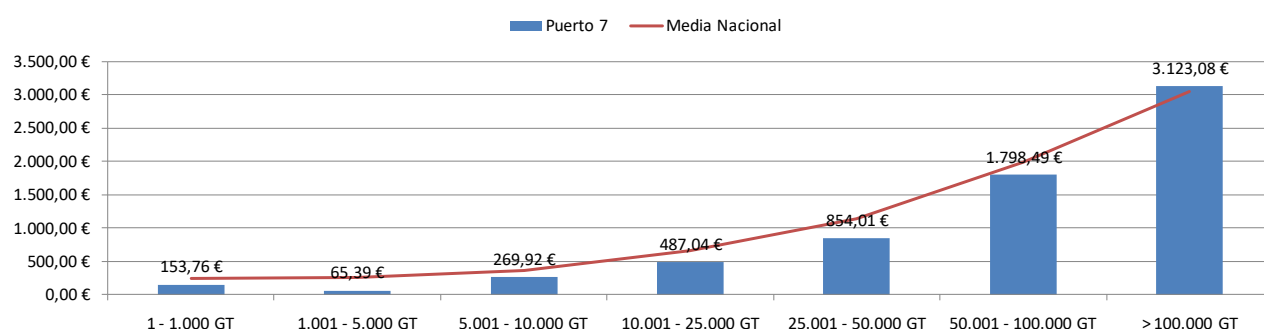
Facturación media por servicio de practica por tramos de arqueó bruto



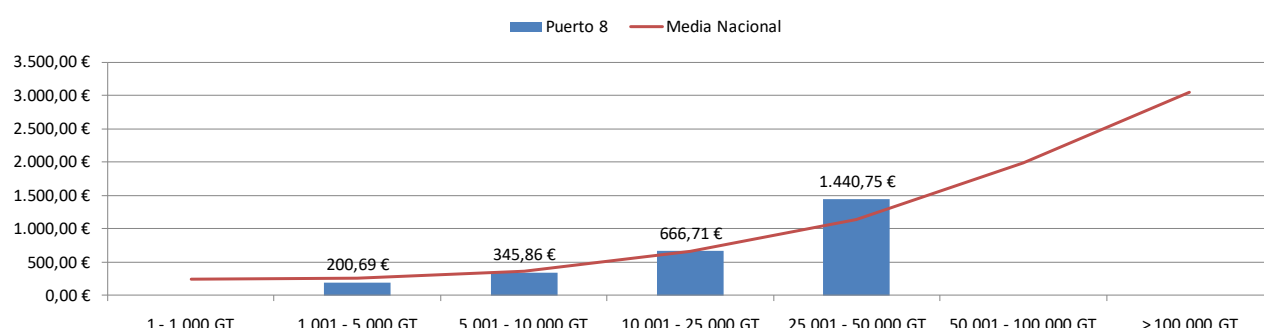
Facturación media por servicio de practica por tramos de arqueó bruto



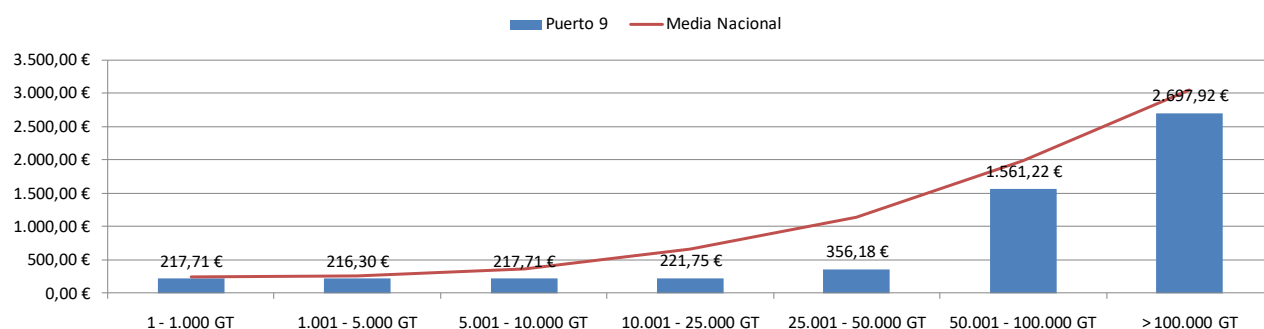
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueio bruto



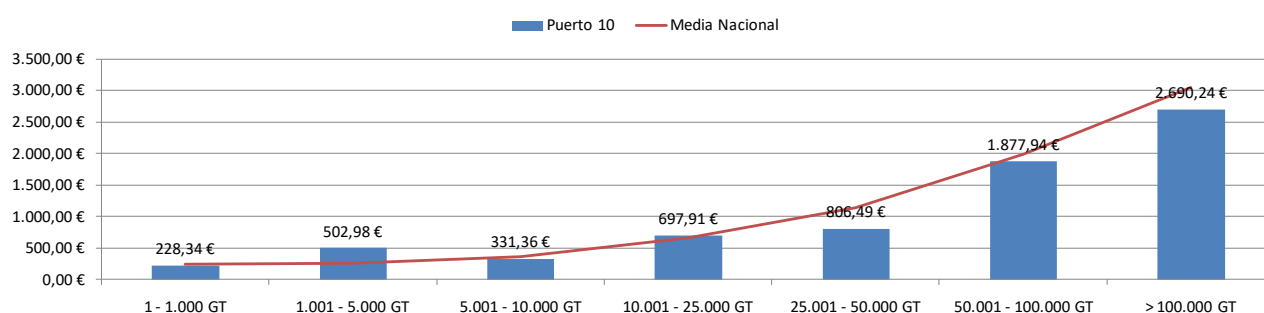
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueio bruto



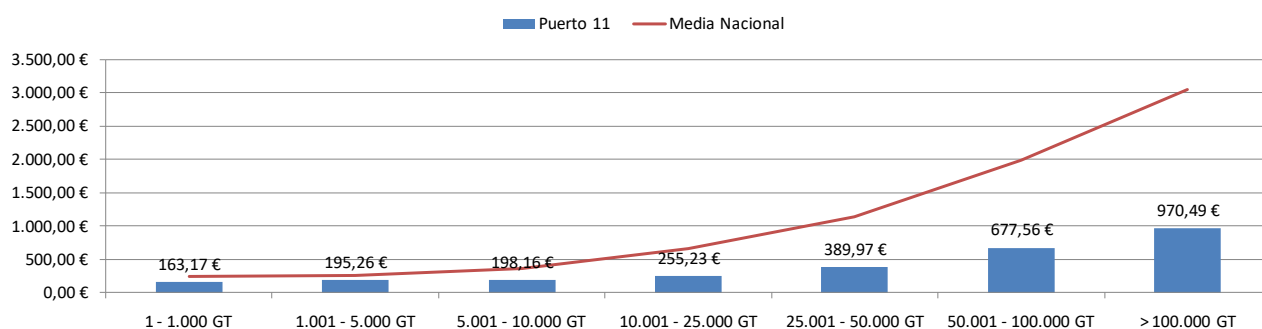
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueio bruto



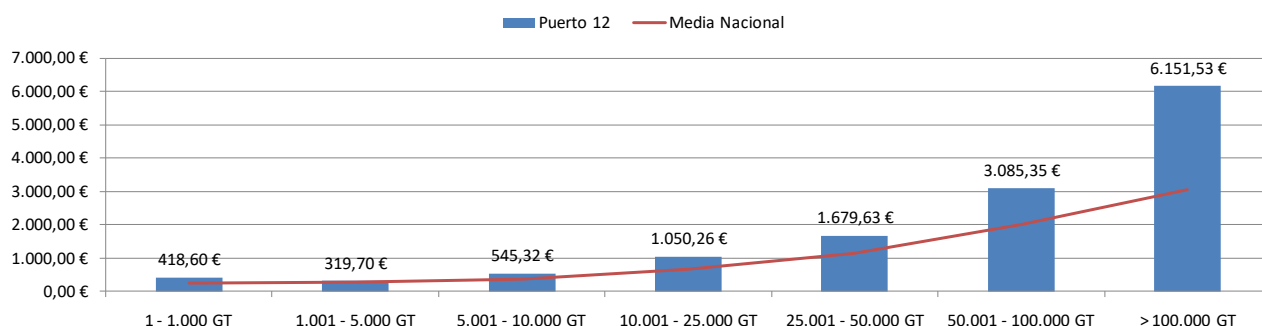
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueio bruto



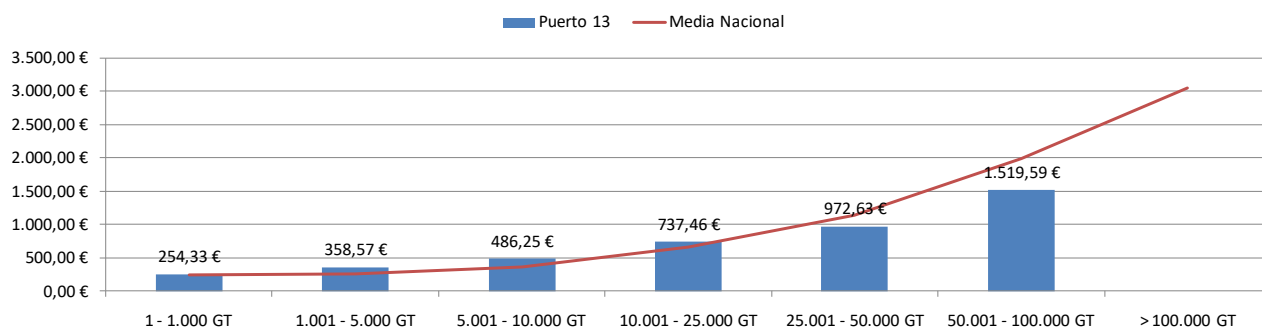
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueio bruto



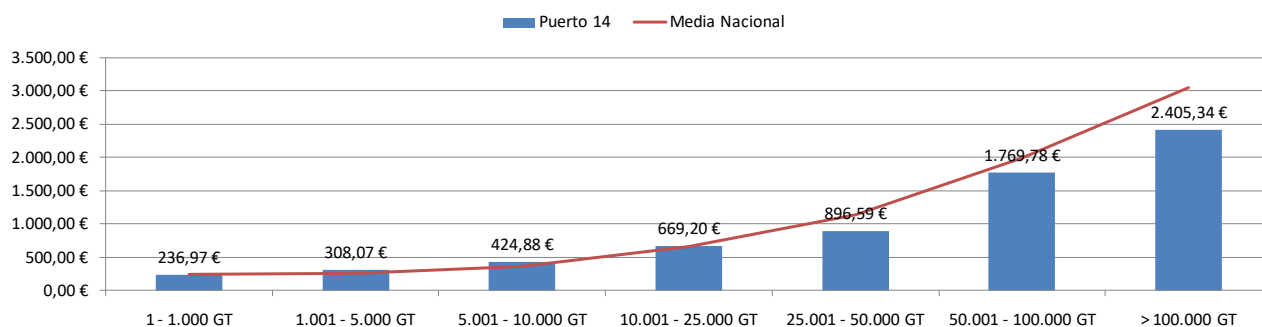
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueio bruto



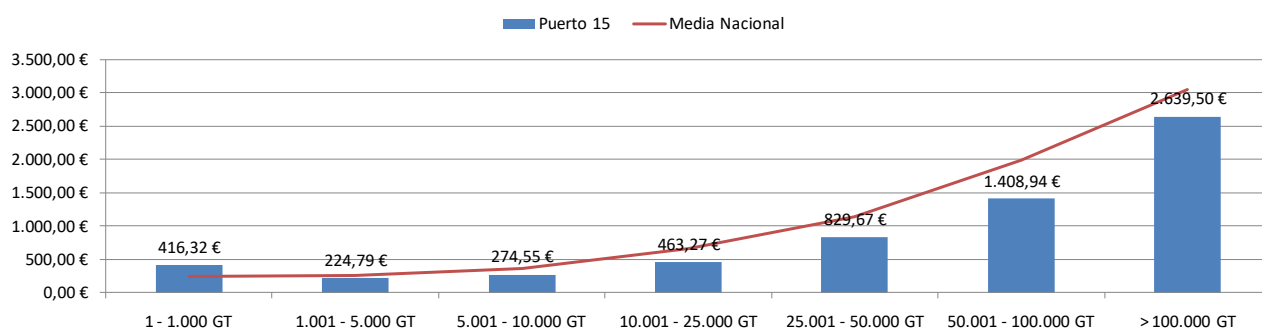
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueio bruto



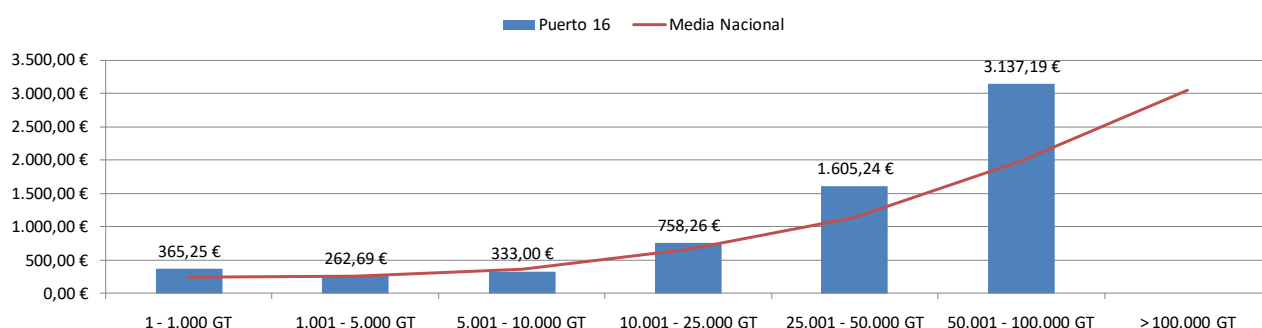
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueio bruto



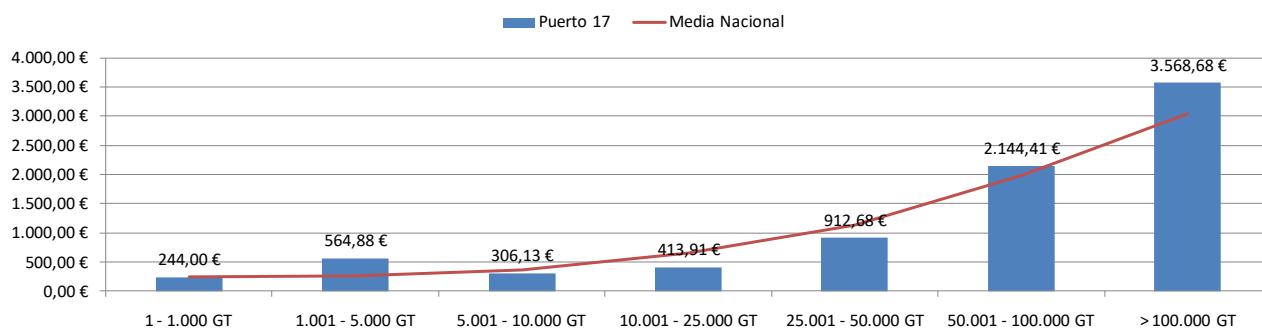
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arquejo bruto



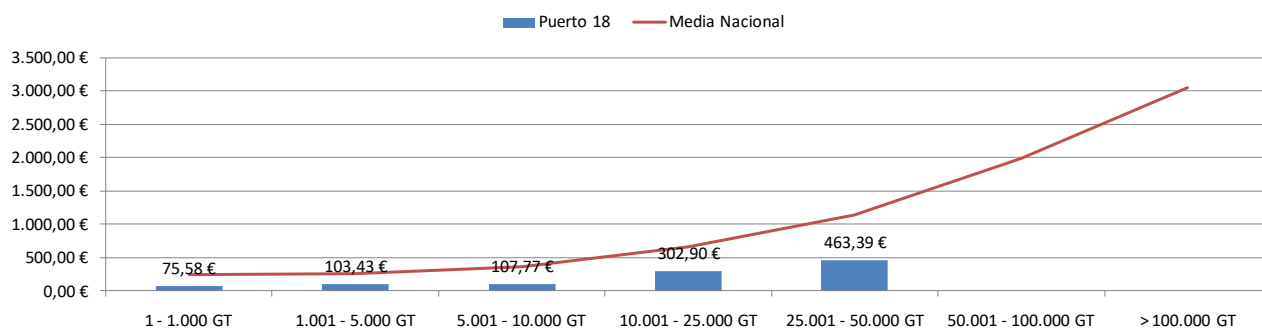
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arquejo bruto



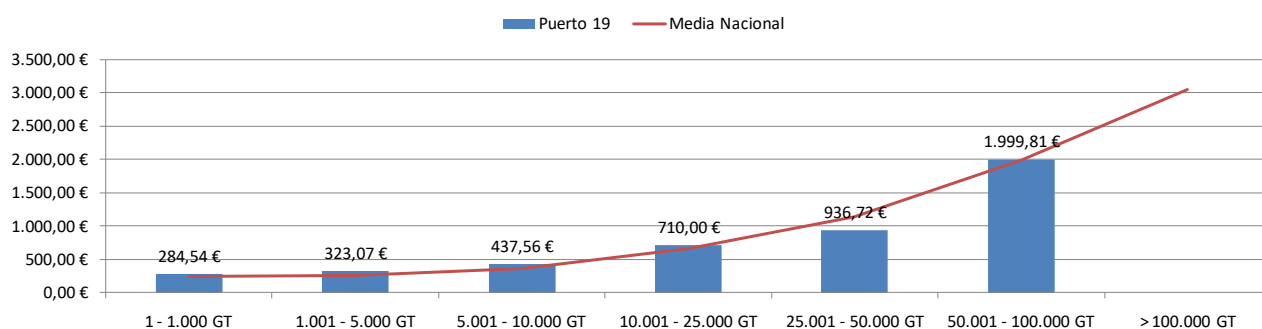
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arquejo bruto



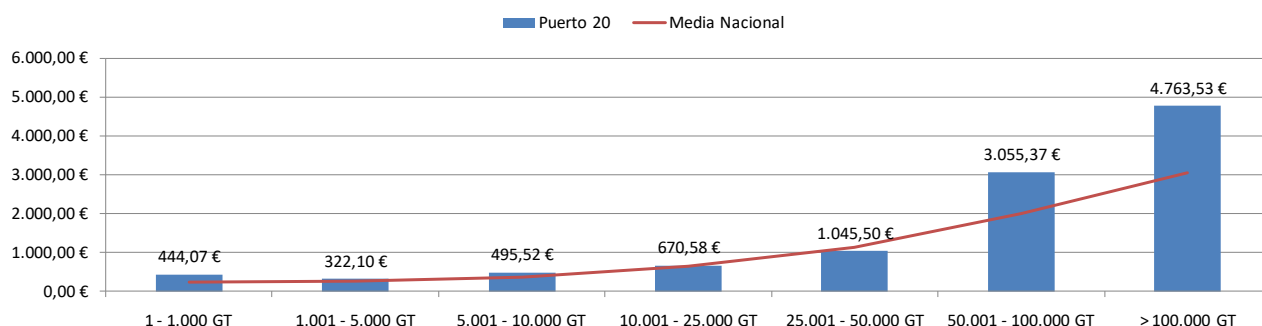
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arquejo bruto



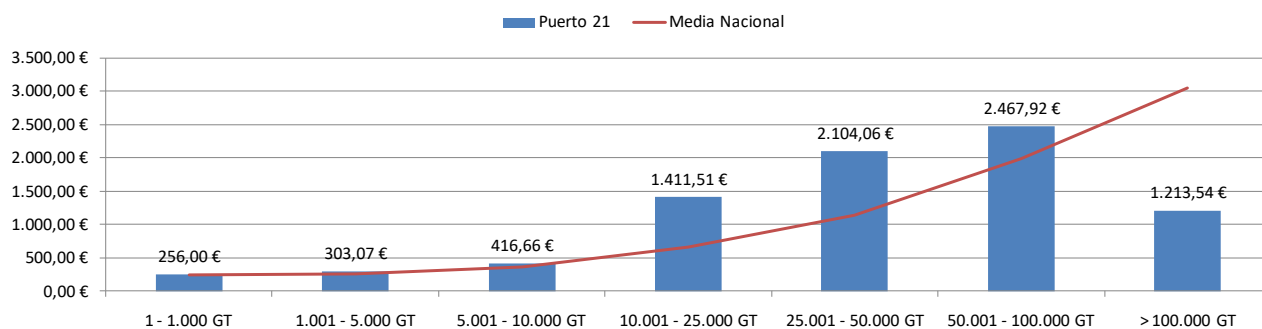
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arquejo bruto



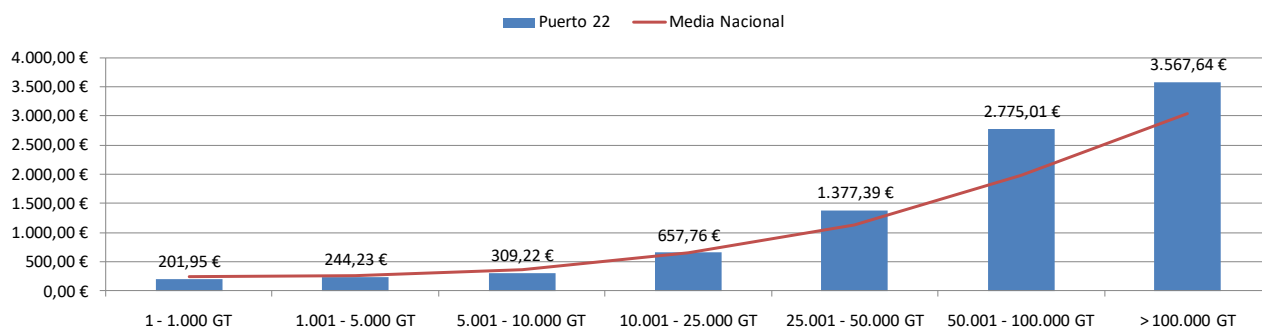
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arquejo bruto



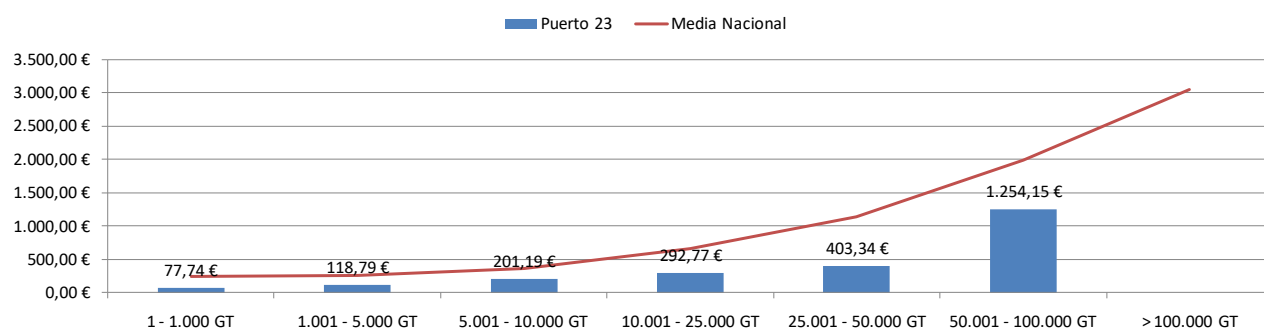
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arquejo bruto



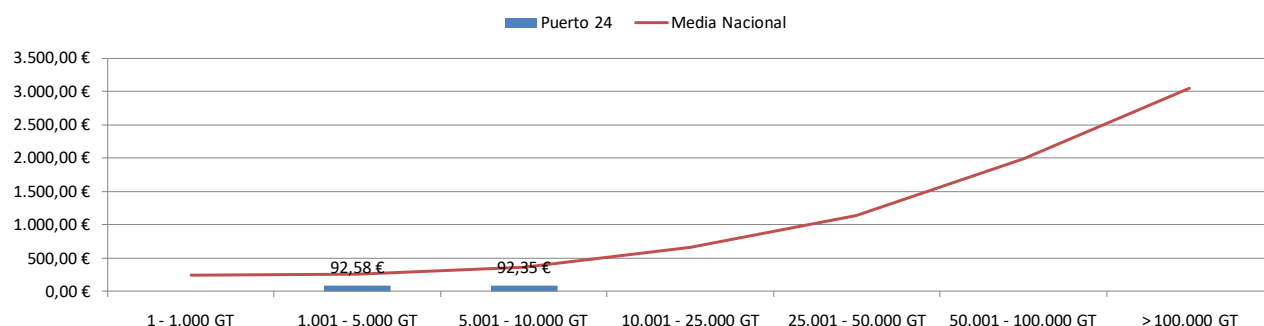
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arquejo bruto



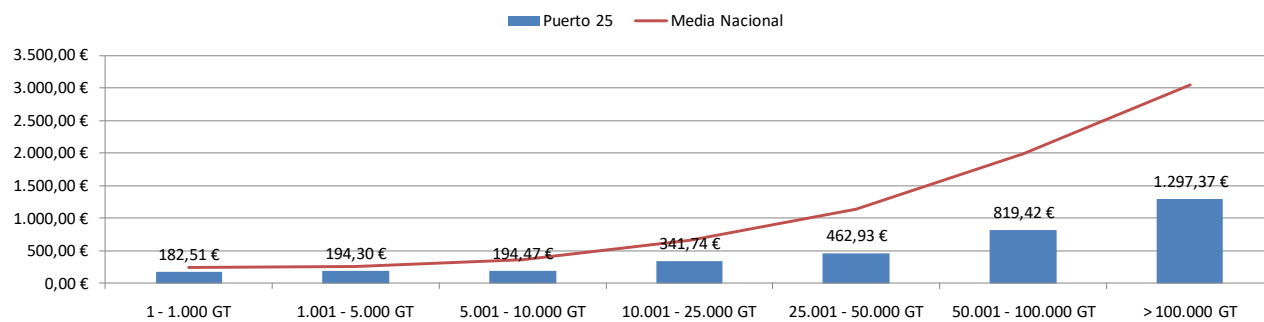
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueó bruto



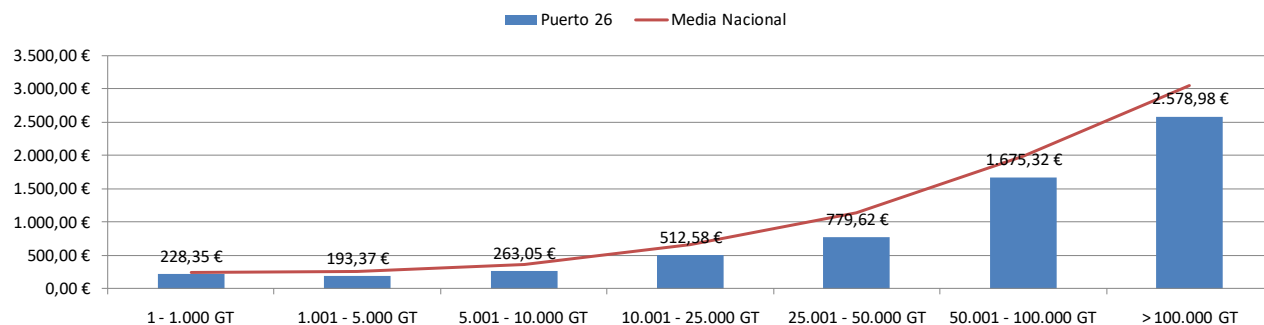
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueó bruto



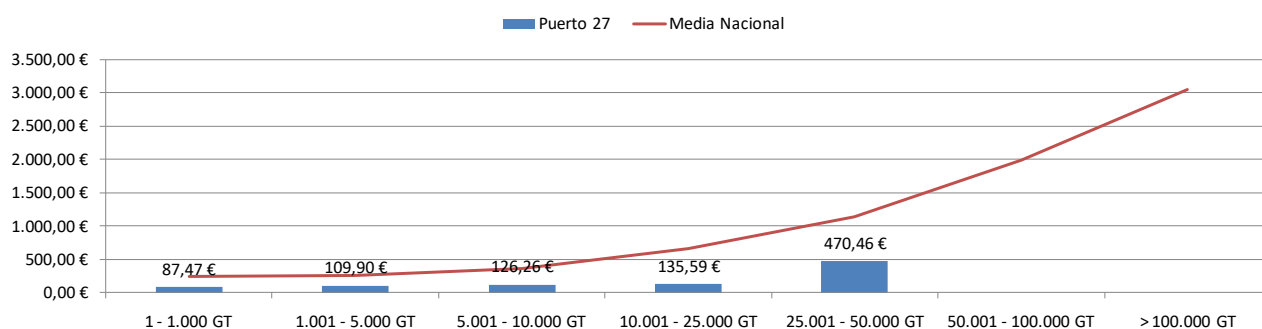
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueó bruto



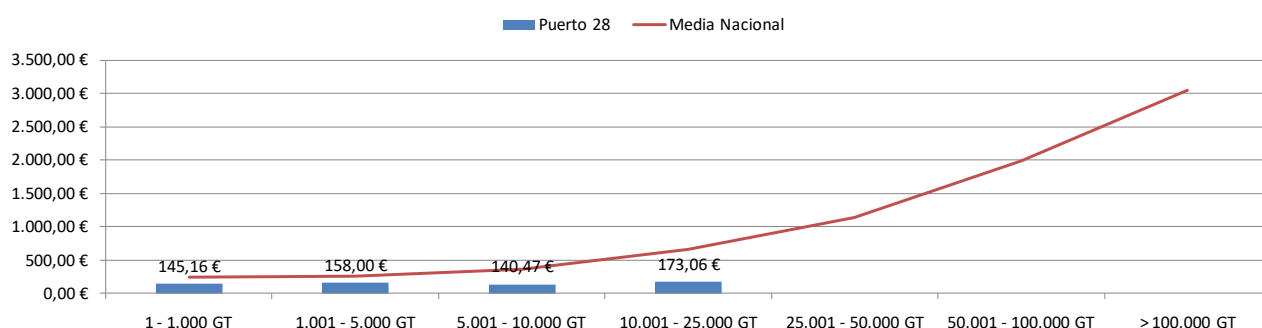
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueó bruto



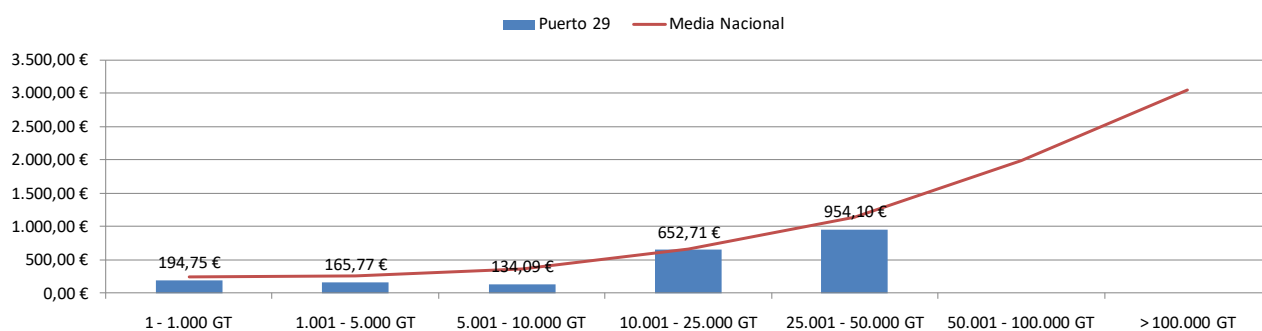
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueo bruto



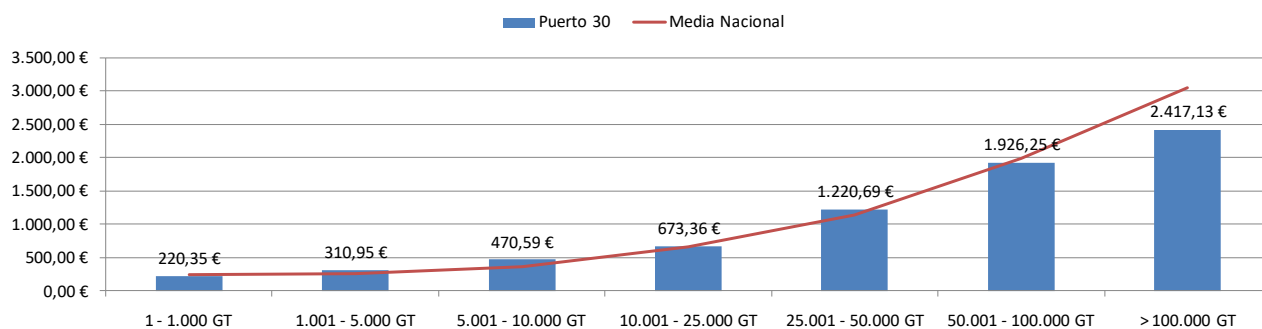
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueo bruto



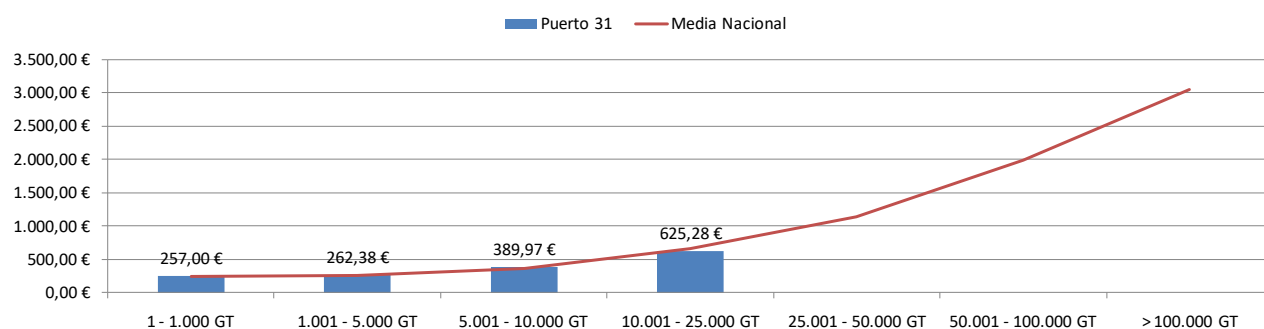
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueo bruto



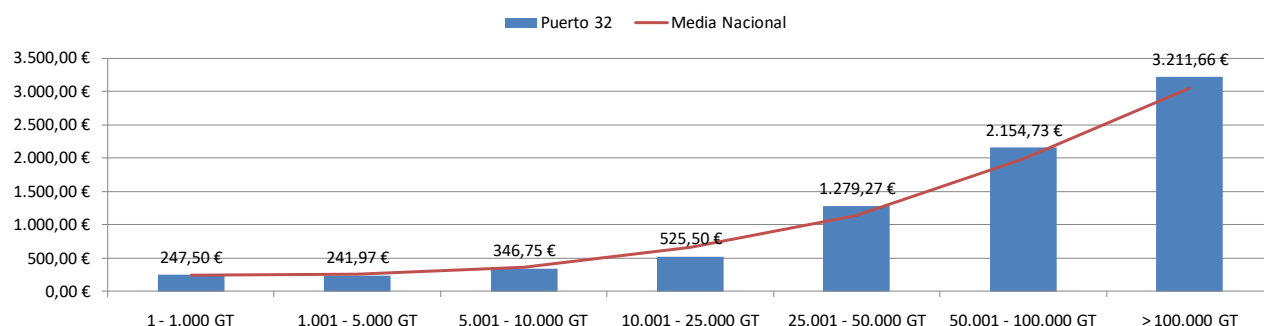
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueo bruto



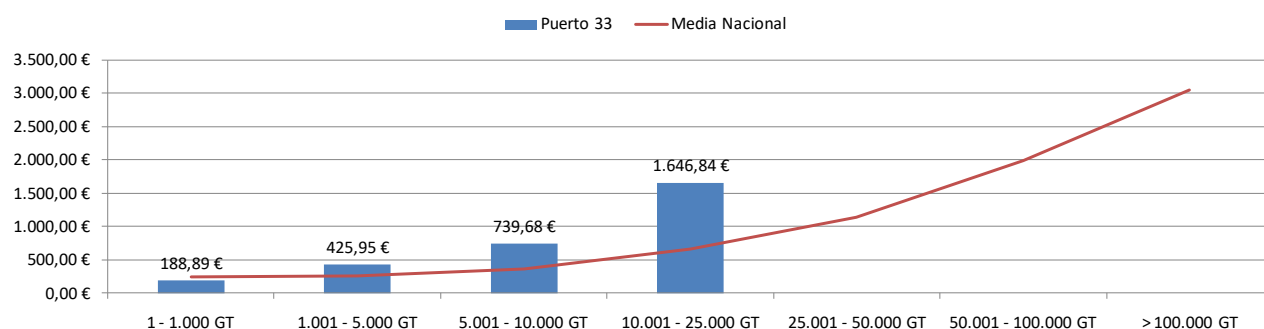
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueo bruto



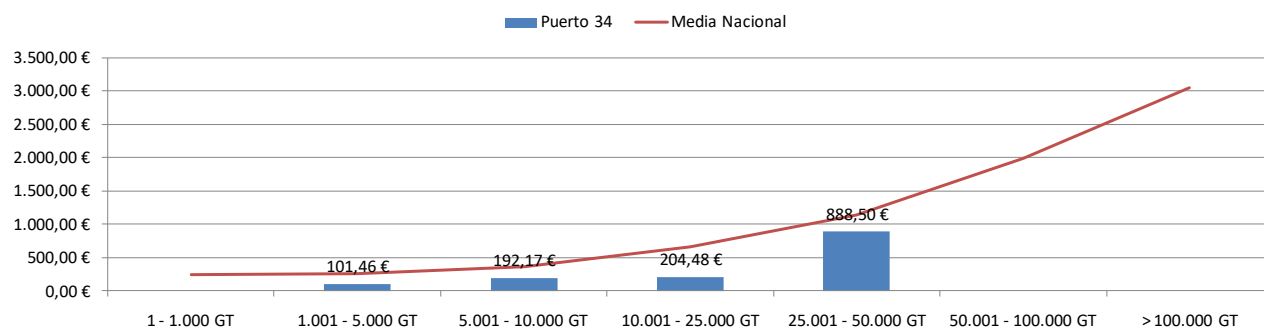
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueo bruto



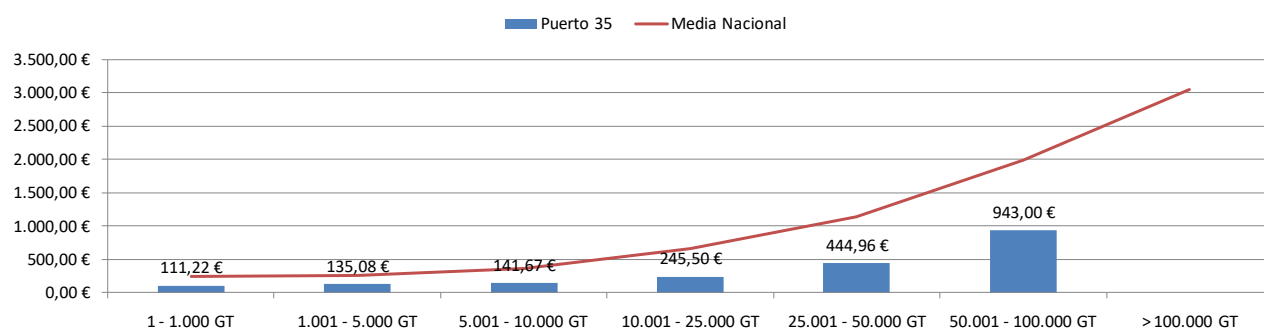
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueo bruto



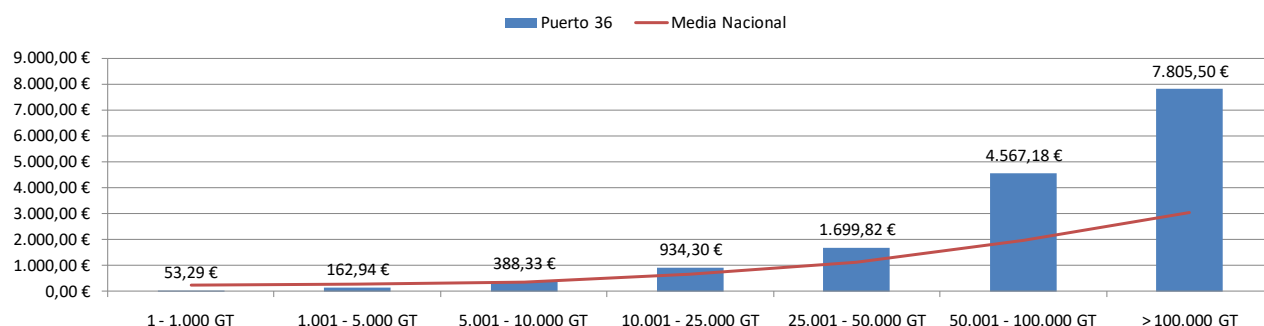
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueo bruto



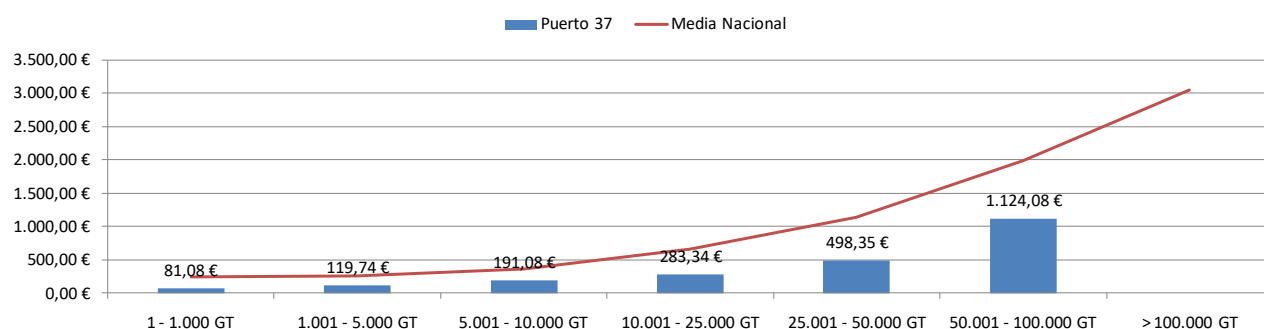
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueo bruto



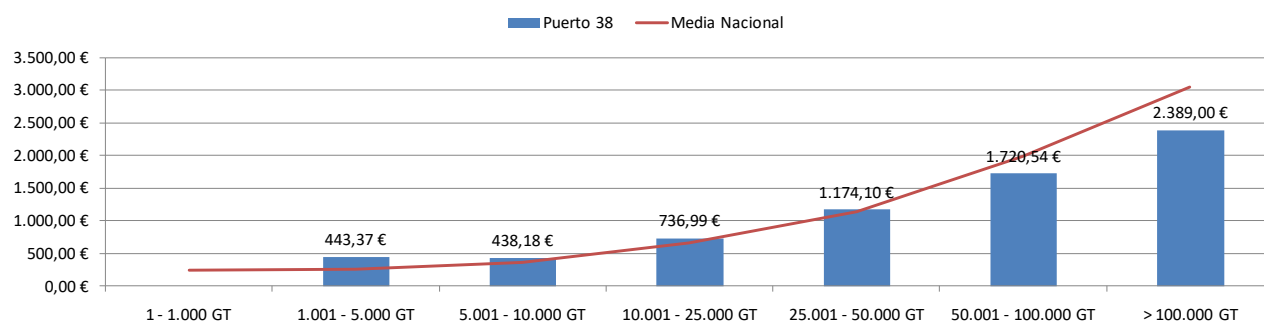
Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueo bruto

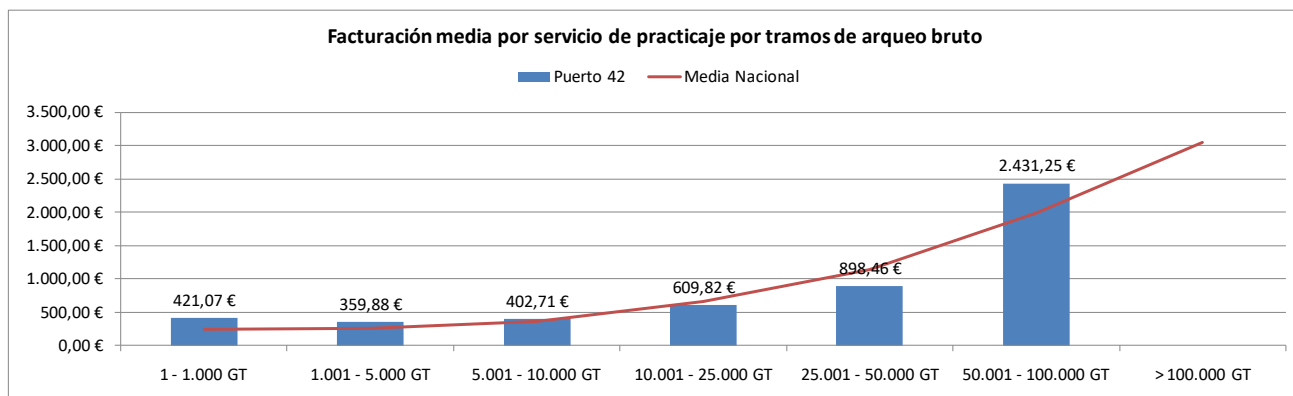
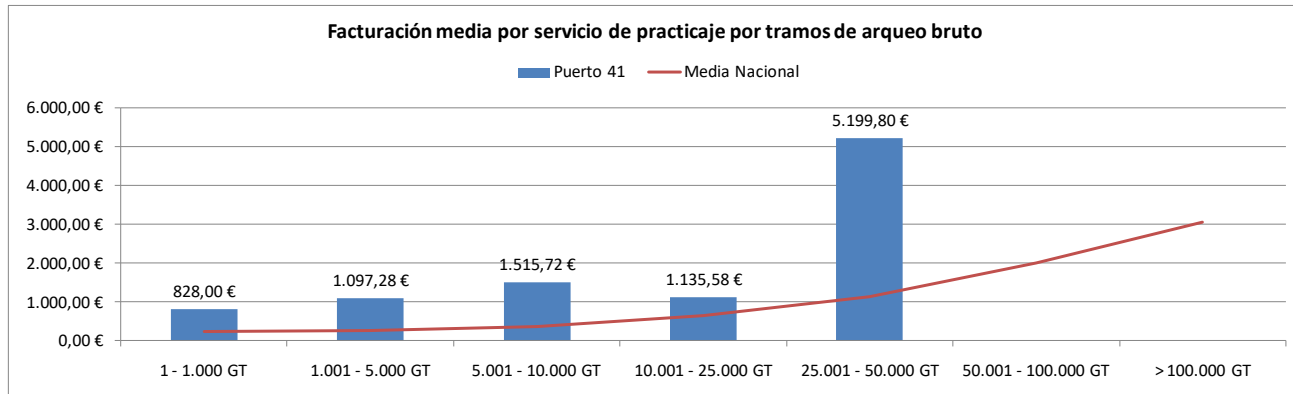
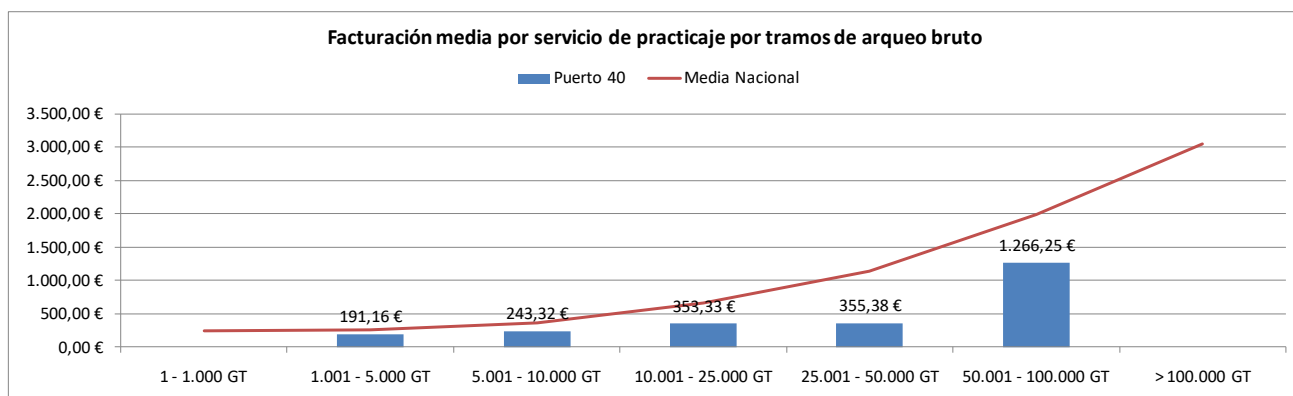
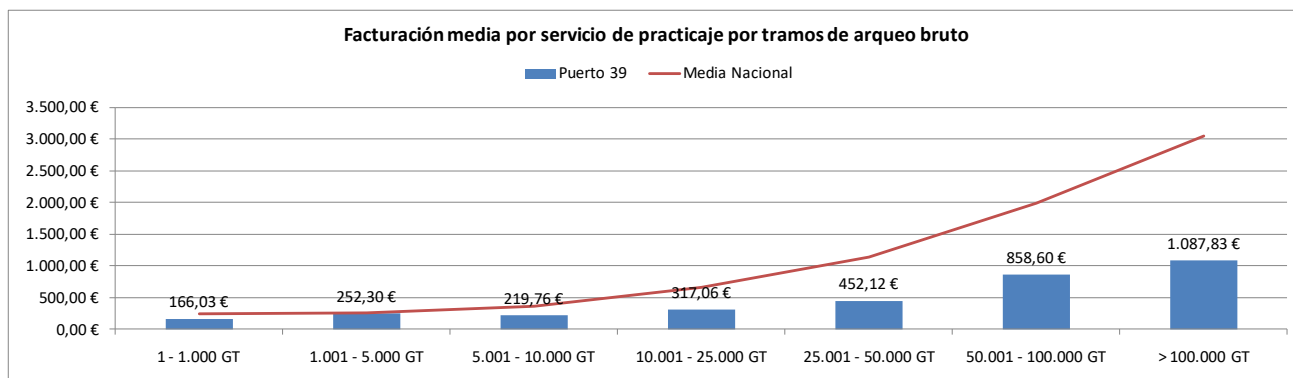


Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueo bruto



Facturación media por servicio de practicaaje por tramos de arqueo bruto



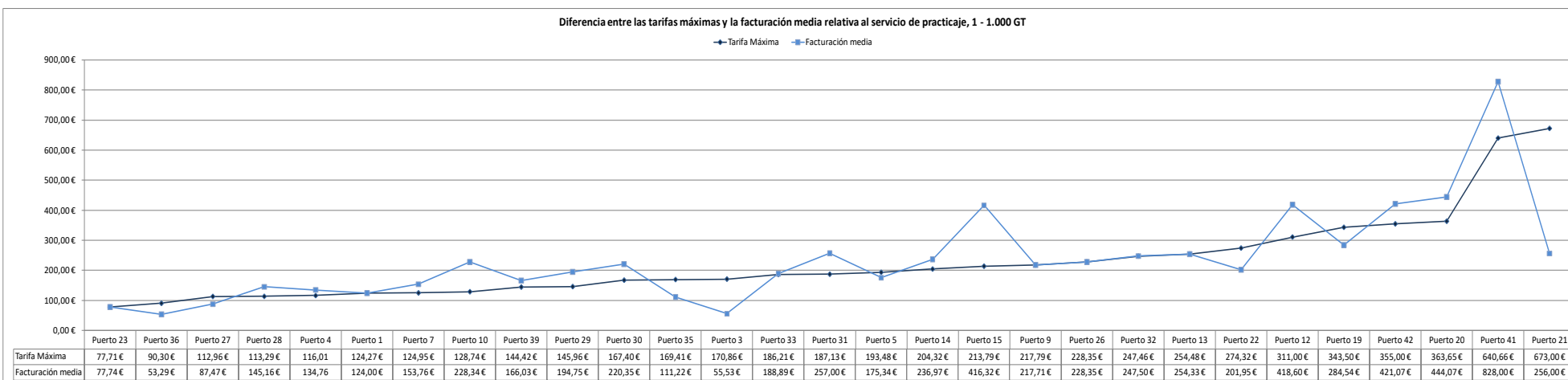


- Diferencia entre la facturación media por servicio y las tarifas máximas de cada puerto:

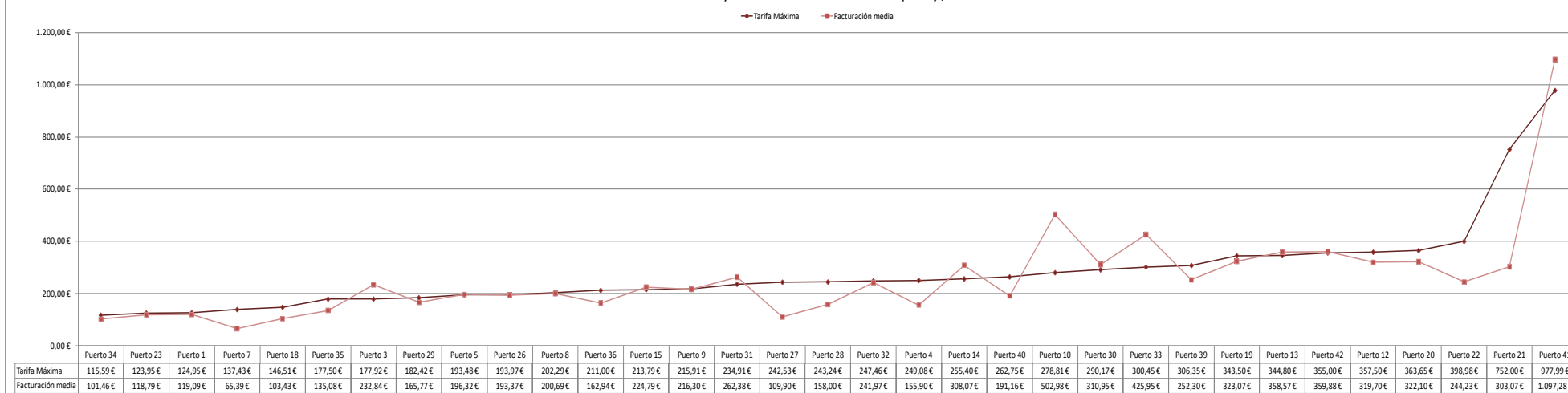
Se ha calculado la diferencia entre la facturación media por servicio realizado y la tarifa máxima. La tarifa máxima para cada servicio ha sido calculada por cada Autoridad Portuaria para el buque representativo del tramo; se entiende por buque representativo aquel que más veces se repite en cada tramo. En el caso de difícil identificación del buque representativo se ha obtenido el GT promedio de los buques de cada tramo.

La facturación media de cada puerto se ha obtenido de la base de datos del Departamento de Servicios Portuarios de Puertos del Estado, dividiendo la facturación total de cada tramo de buque entre el número total de servicios prestados en dicho tramo. Las Autoridades Portuarias han podido contrastar estos datos previamente a su inclusión en este informe. De la misma forma que en el indicador anterior, con el fin de mantener la confidencialidad de las prestadoras, los datos se muestran de manera anónima.

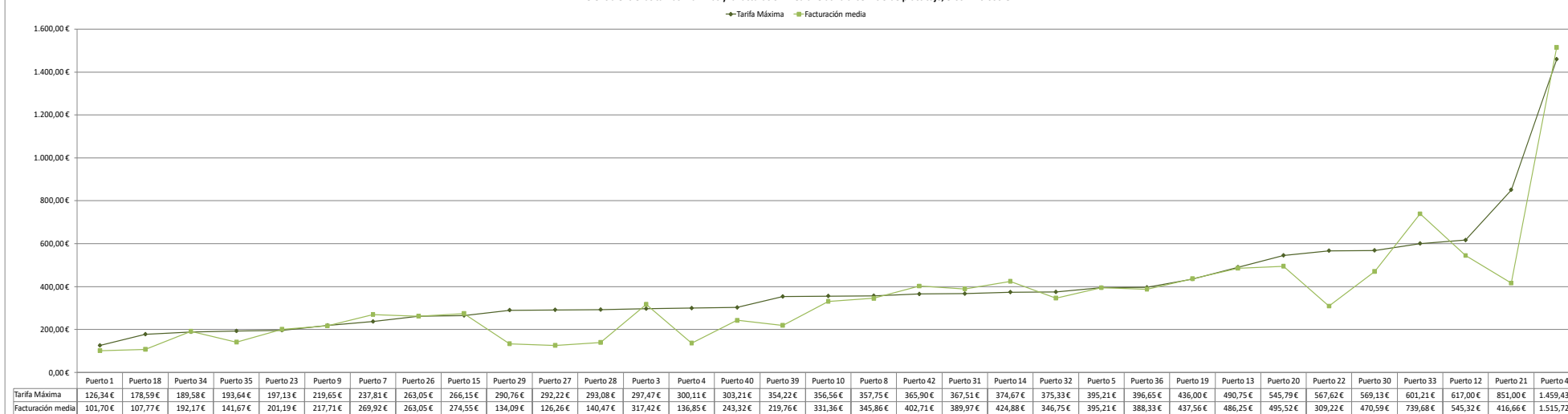
Las tarifas máximas que se muestran en las gráficas de los indicadores de este documento, son las tarifas máximas estimadas por las Autoridades Portuarias como más representativas para cada tramo de G.T. Por ello, el hecho de que la facturación media supere a la tarifa máxima en algunos tramos puede deberse a una estimación errónea de la tarifa máxima por parte de las Autoridades Portuarias, a errores en el registro del número de servicios o/y de facturación, a la inclusión en el registro de facturaciones debidas a recargos por servicios especiales, etc.



Diferencia entre las tarifas máximas y la facturación media relativa al servicio de practicaje, 1.001 - 5.000 GT



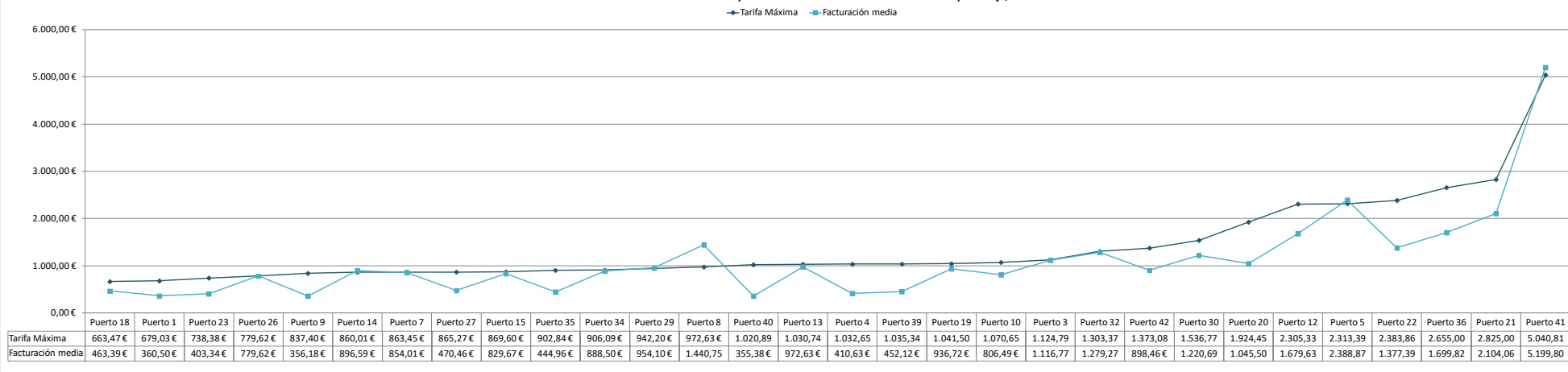
Diferencia entre las tarifas máximas y la facturación media relativa al servicio de practicaje, 5.001 - 10.000 GT

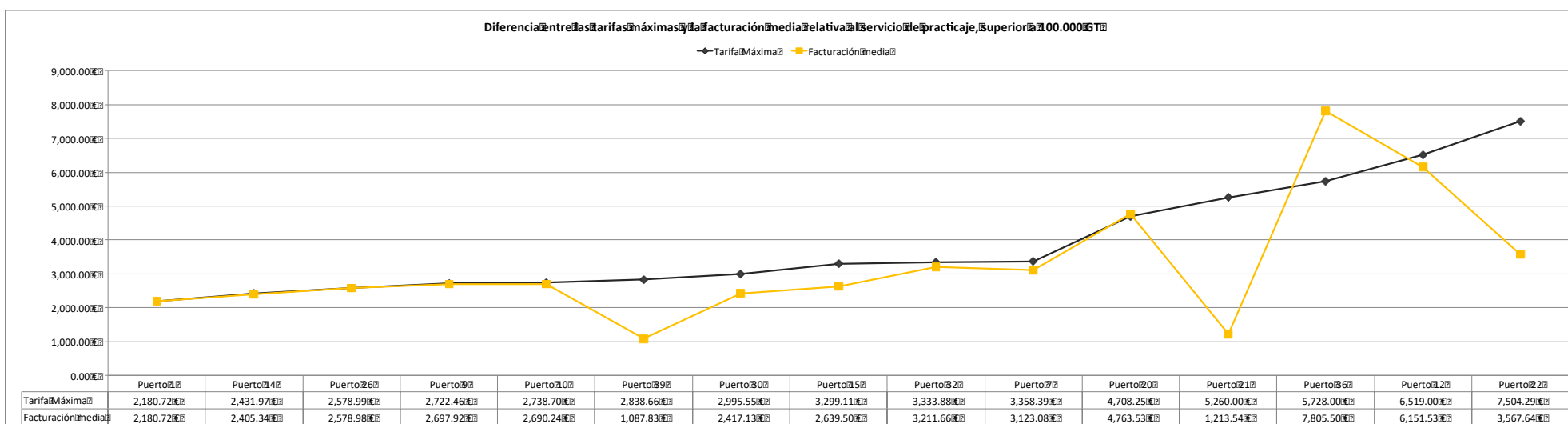
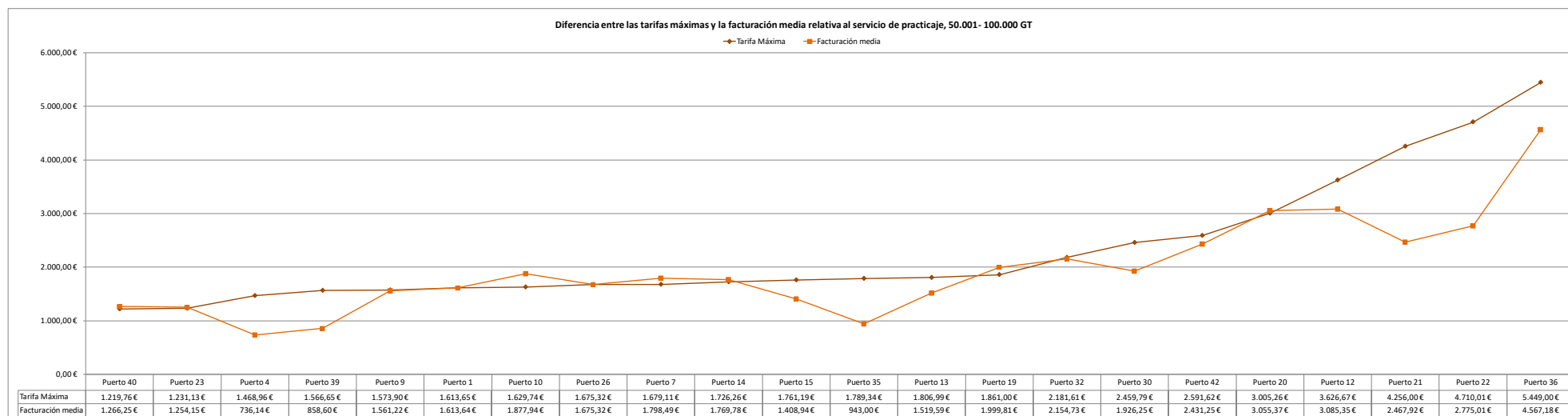


Diferencia entre las tarifas máximas y la facturación media relativa al servicio de practicaaje, 10.001 - 25.000 GT



Diferencia entre las tarifas máximas y la facturación media relativa al servicio de practicaaje, 25.001 - 50.000 GT





2.1.5. Conclusiones de los indicadores del servicio de practica

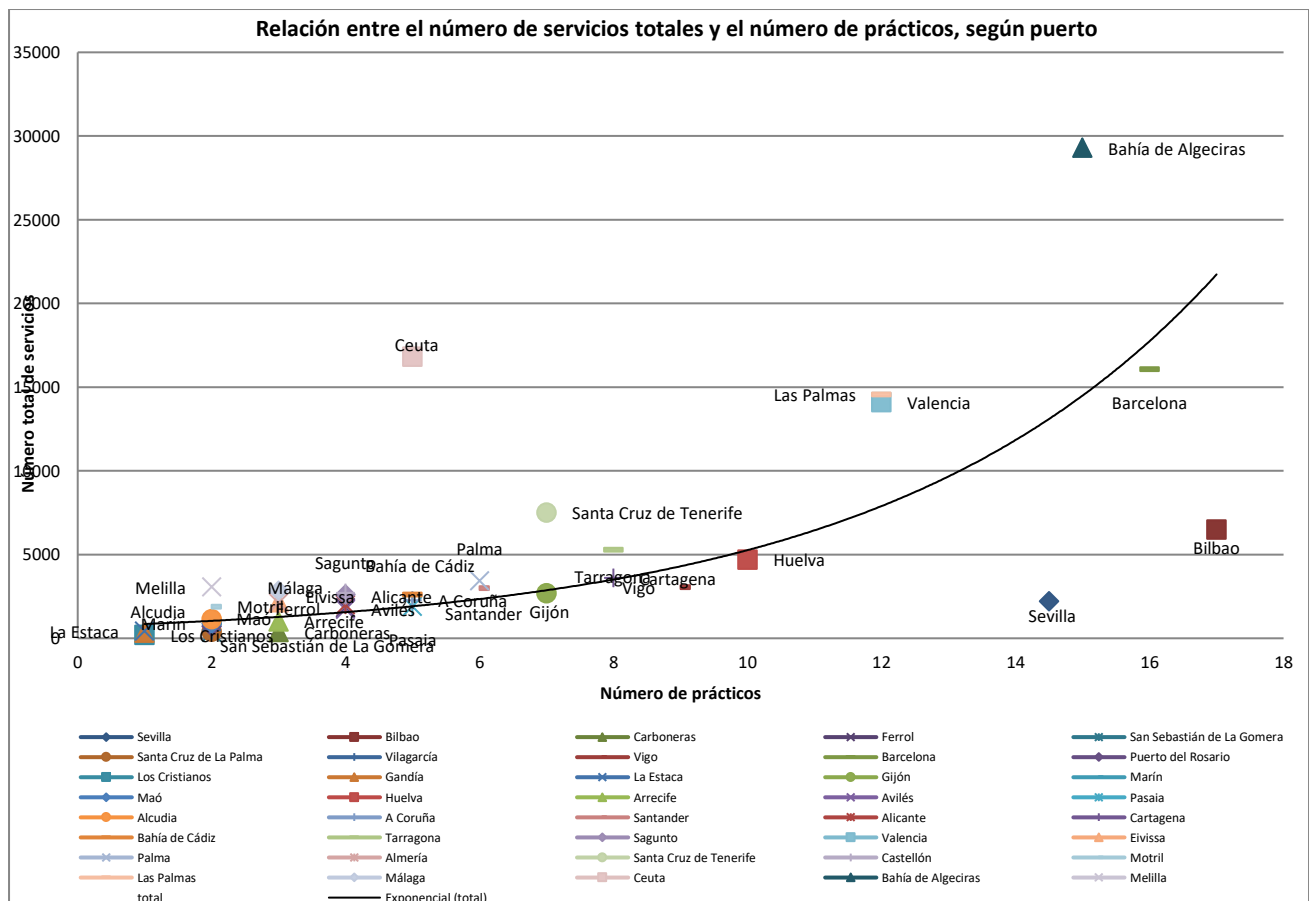
- El artículo 126.3 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante indica que:

“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.”

De tal forma, el número de empresas prestadoras (Corporación de Prácticos) de cada Autoridad Portuaria, es equivalente al número de puertos de esta.

- El indicador número de servicios/número de prácticos (páginas 8 y 9 de este documento) se ajusta claramente al concepto de “economía de escala”, de tal forma que el valor más alto del indicador corresponde a Ceuta (3.361), Bahía de Algeciras (1.627), Las Palmas (1.214), Tenerife (1.073), Barcelona (1.004) y los tres más bajos corresponden a Garrucha-Carboneras de la Autoridad Portuaria de Almería (126), Sevilla (157), La Gomera (179). En el caso particular de Sevilla se debe al tiempo de duración de cada servicio, provocado por el largo recorrido a través del río Guadalquivir.

El concepto de “economía de escala” se expresa claramente en el gráfico siguiente, que da lugar a un ajuste a través de una línea exponencial que implica la economía de escala que representa el mayor número de operaciones realizadas por práctico. El puerto de Bilbao se aleja más de la curva de ajuste en cuanto al número de prácticos mientras que los puertos de Ceuta, Algeciras, Las Palmas y Valencia tienen un número de servicios superior a lo indicado según la línea de ajuste.



- Existe cierta dispersión en el indicador facturación media por servicio de algunos puertos. Tomando como tramo de referencia para el análisis el de 25.000-50.000 GT, la media nacional es de 1.144,13 € y los puertos cuyo indicador tiene un valor más alto son el Puerto 41 (5.199,80 €), el Puerto 5 (2.388,87 €) y el Puerto 21 (2.104,06 €); los de indicador más bajo son el Puerto 40 (355,38 €), el Puerto 9 (356,18 €) y el Puerto 1 (360,50 €). Cabe destacar que el Puerto 41 también se encuentra entre los puertos con facturación media por servicio más alta en los demás tramos.
- En el indicador de la diferencia entre facturación media por servicio y tarifa máxima se detecta cierta dispersión de los valores del indicador para algunos puertos. Los tres puertos con la diferencia más elevada son el Puerto 21 para el tramo superior a 100.000 GT, el Puerto 27 para el tramo de 10.001-25.000 GT y el Puerto 3 en el tramo 1 - 1.000 GT. En el caso opuesto, se sitúan el Puerto 15, para el tramo de buques de 1 - 1.000 GT, y el Puerto 10, para el tramo 1.001 - 5.000 GT, con una facturación media que aparentemente supera la tarifa máxima.

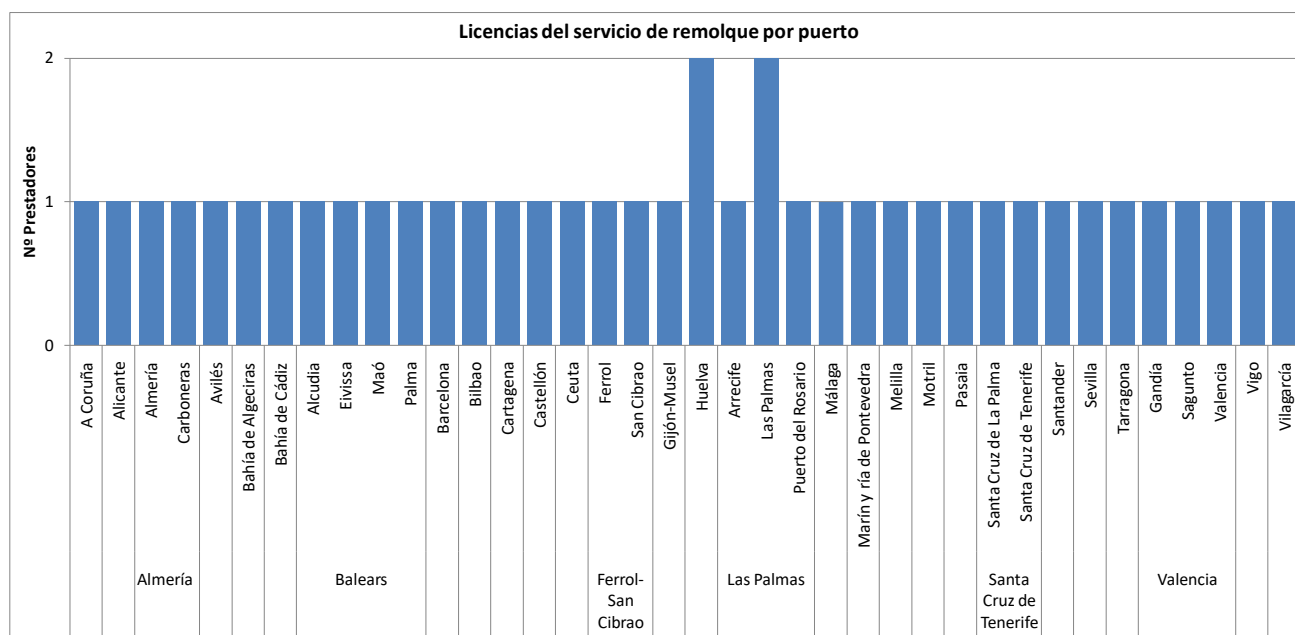
Las tarifas máximas que se muestran en las gráficas de los indicadores de este documento, son las tarifas máximas estimadas por las Autoridades Portuarias como más representativas para cada tramo de G.T. Por ello, el hecho de que la facturación media supere a la tarifa máxima en algunos tramos puede deberse a una estimación errónea de la tarifa máxima por parte de las Autoridades Portuarias, a errores en el registro del número de servicios o/y de facturación, a la inclusión en el registro de facturaciones debidas a recargos por servicios especiales, etc.

2.2. INDICADORES DEL SERVICIO DE REMOLQUE PORTUARIO

2.2.1. Indicadores de grado de competencia del servicio de remolque

- Número de licencias del servicio de remolque por puerto:

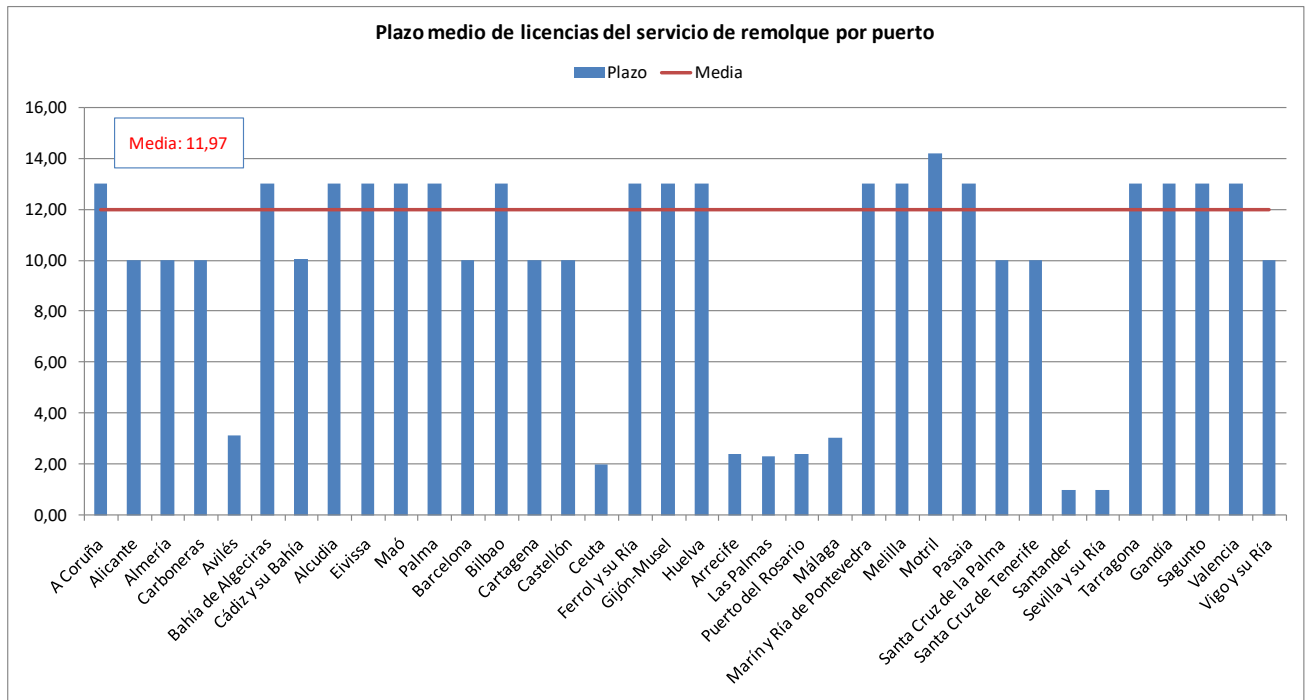
En el siguiente cuadro se muestra el número de licencias de prestación del servicio de remolque por puerto. En todos los puertos hay una única empresa licenciataria, salvo en Huelva y en Las Palmas, donde pese a haber dos licencias no existe competencia, porque o bien se dedican a distintos tramos de arqueo bruto o bien pertenecen al mismo grupo empresarial. .



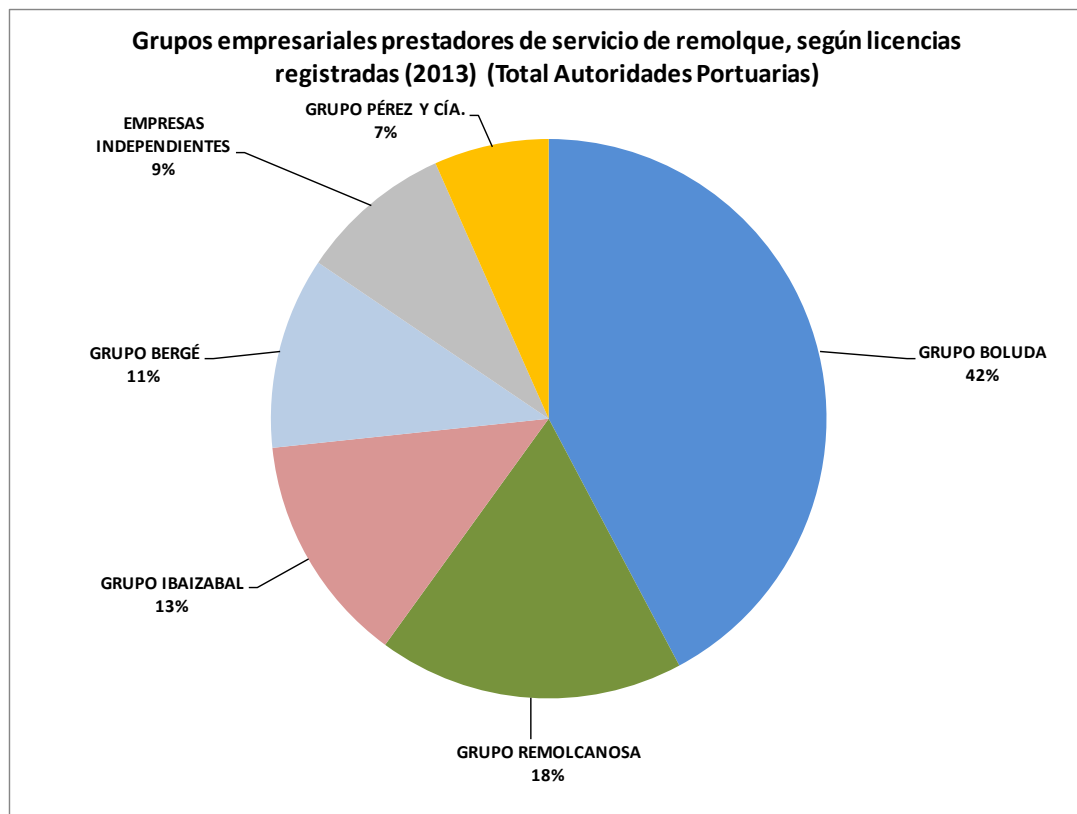
- Plazo medio de licencias por puerto:

Para el cálculo de la media nacional, la cual se sitúa en aproximadamente 12 años, no se han tenido en cuenta las licencias de Avilés, Ceuta, Arrecife, Las Palmas, Puerto del Rosario, Málaga, Santander y Sevilla, al tratarse de prórrogas hasta la aprobación de las nuevas prescripciones particulares.

En muchos casos el plazo es de 13 años debido a que son licencias otorgadas de acuerdo al Pliego General basado en la regulación anterior.



- 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:

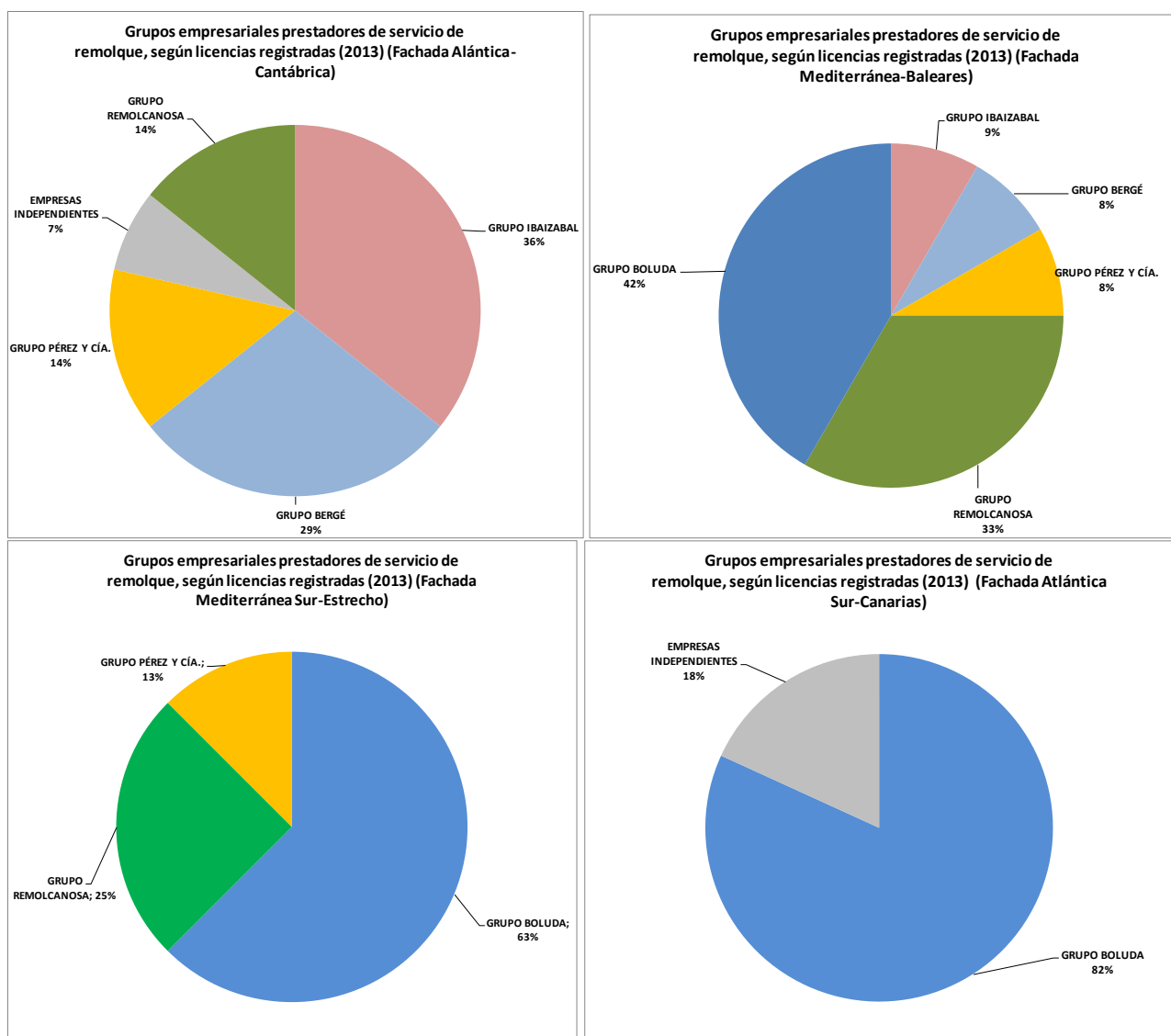


Existe una presencia fuerte de determinados grupos empresariales en el servicio de remolque, frente un número reducido de empresas independientes (2 licenciatarias). Un 42% de las licencias existentes

pertenecen al Grupo Boluda. El resto de licencias se reparten entre REMOLCANOSA (18%), Grupo Ibaizabal (13%), Bergé (11%) y Pérez y Cía. (7%).

En el caso de participaciones compartidas por algunas de las empresas en algún puerto, se ha optado por sumar la licencia en ambos participantes.

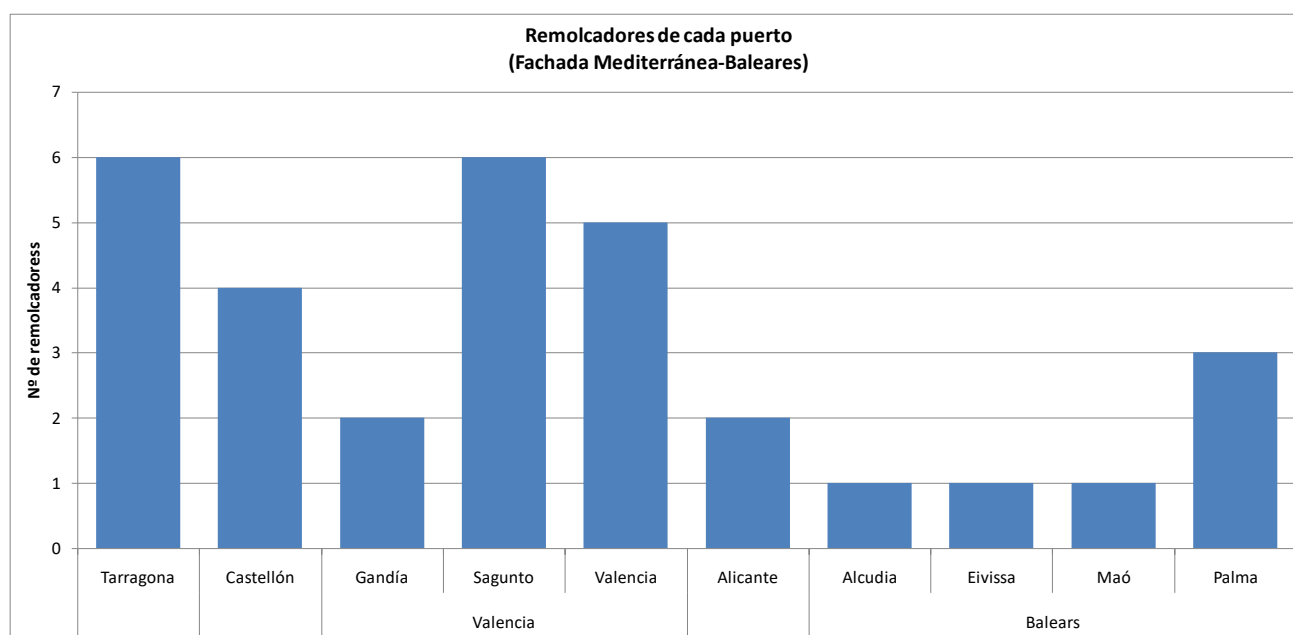
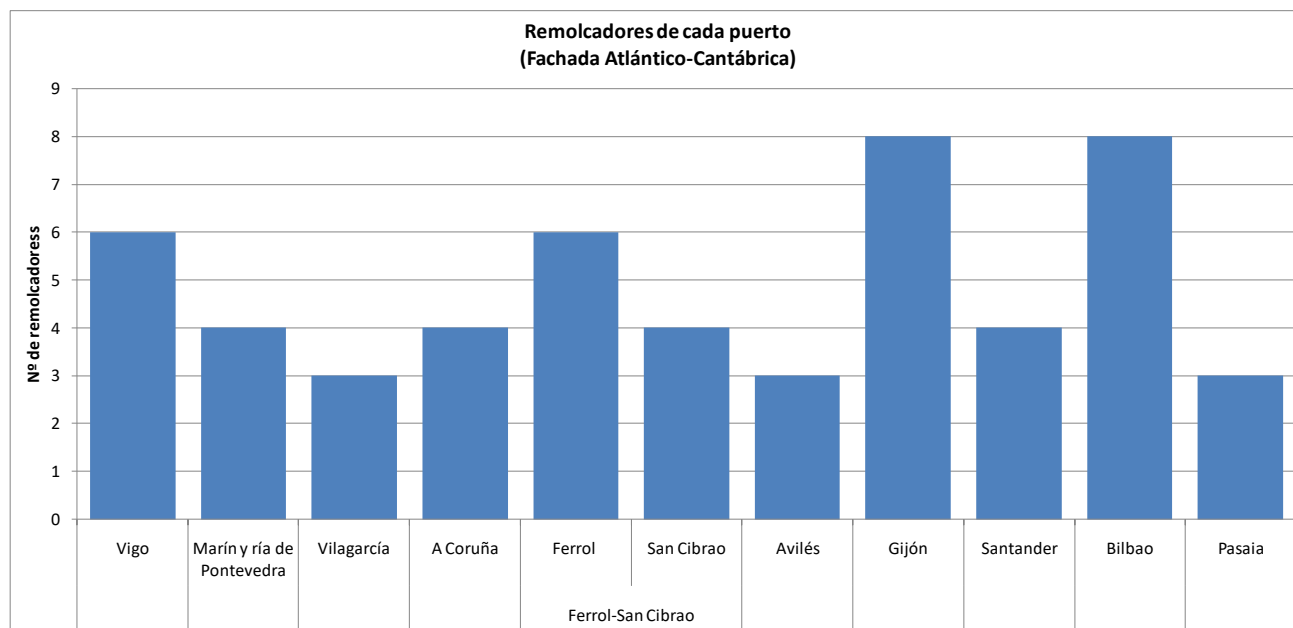
La mayoría de grupos disponen de licencias en diversas zonas geográficas. A continuación se muestra el reparto de las licencias por fachadas:

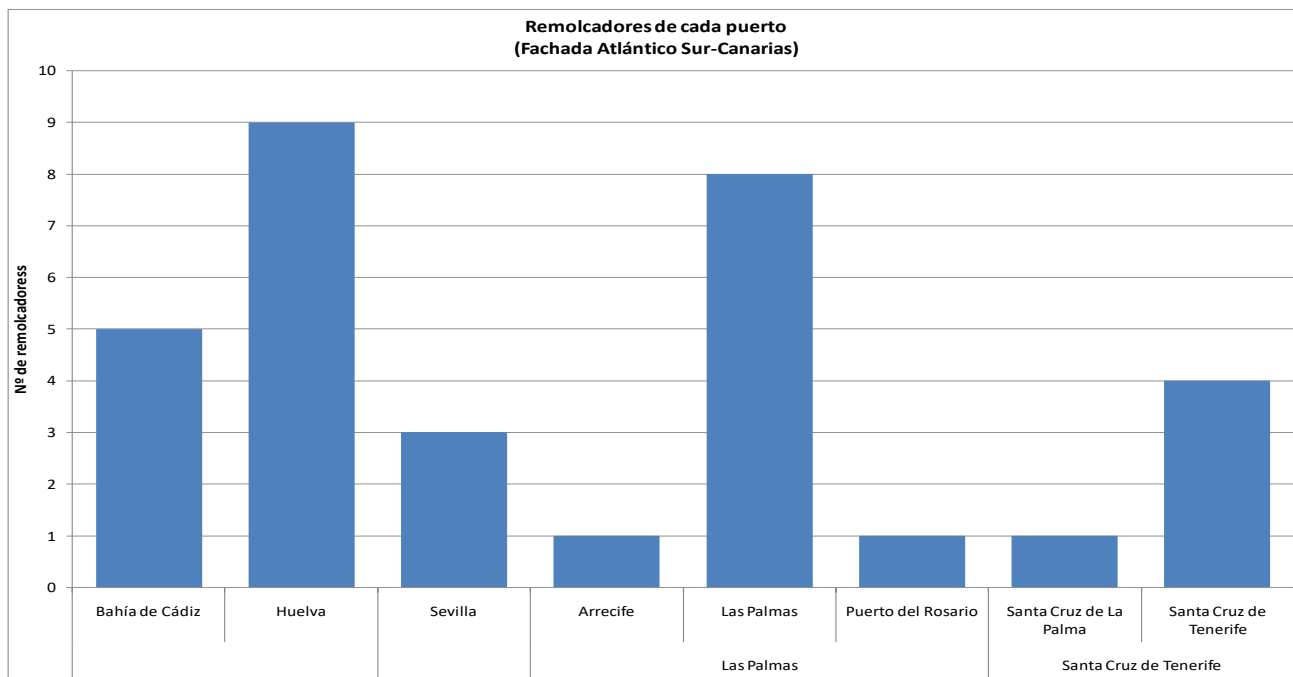
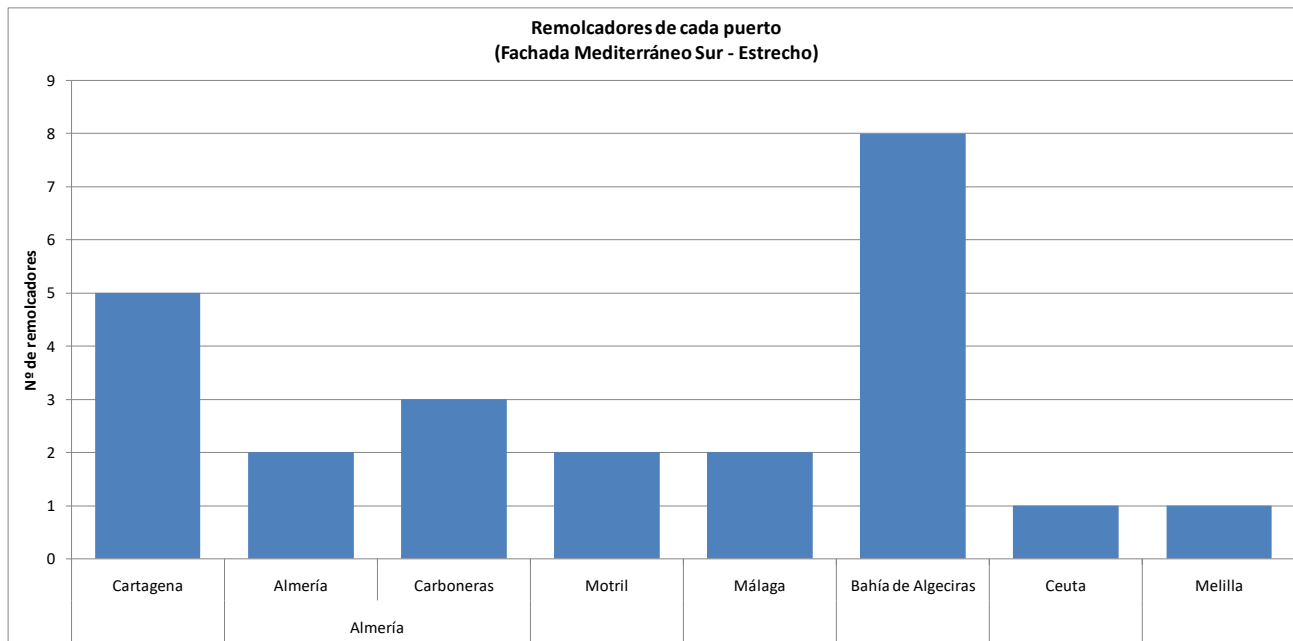


2.2.2. Indicadores de recursos del servicio de remolque

- Número de remolcadores de cada puerto:

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

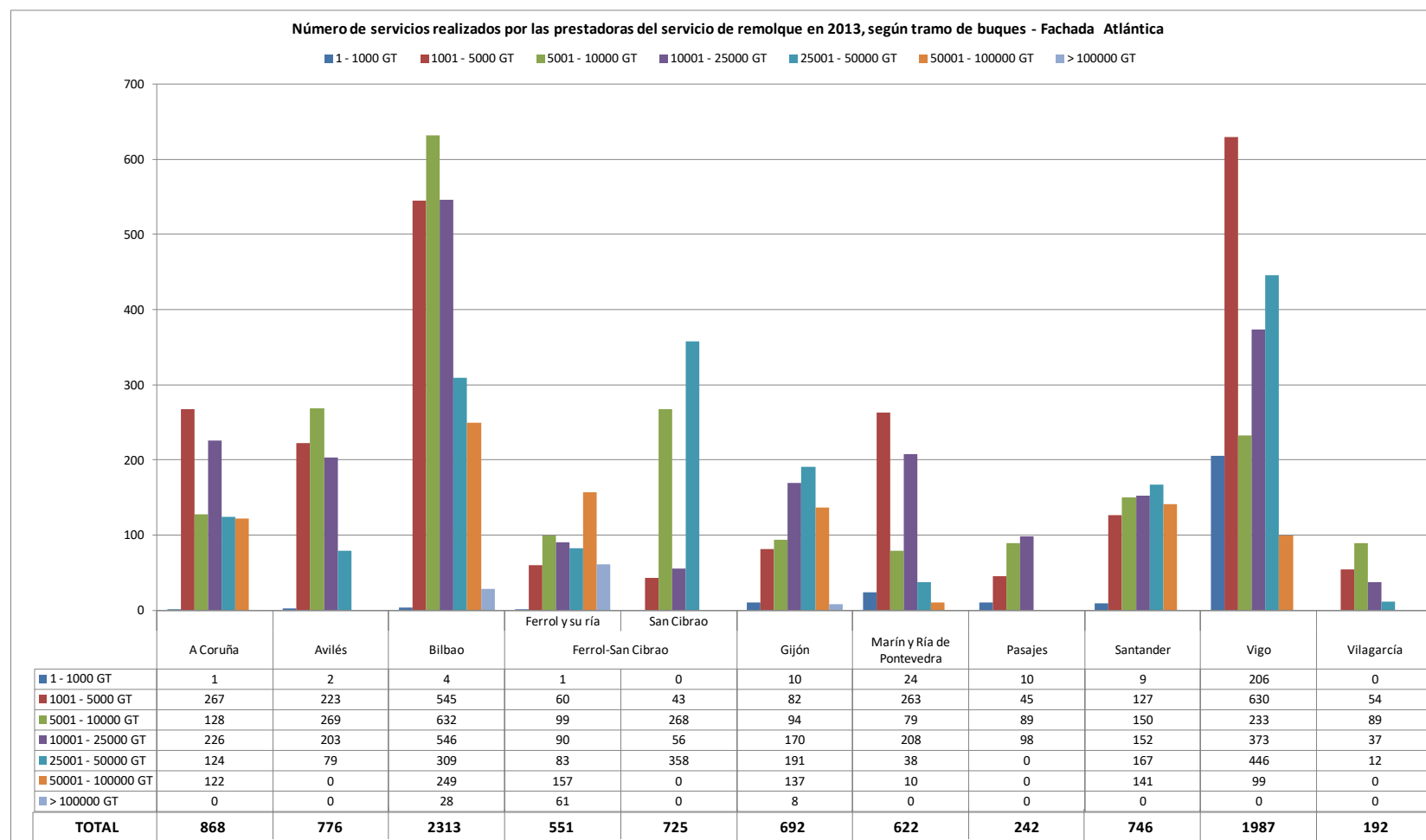




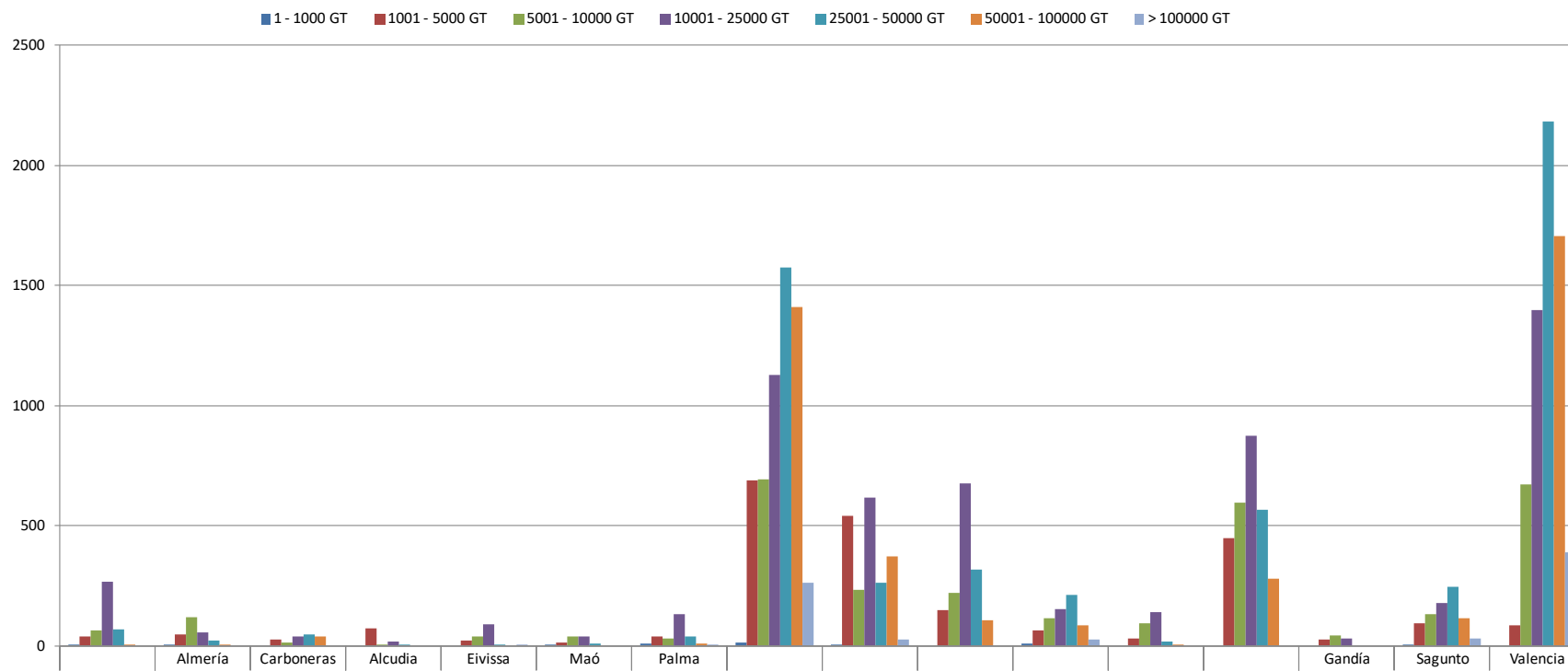
Existen casos donde una empresa prestataria está presente en varios puertos gestionados por la misma Autoridad Portuaria y pone a disposición de los mismos toda su flota.

2.2.3. Indicadores de actividad del servicio de remolque

- Número de servicios realizados en cada puerto durante el año 2013, según tramos de GT de los buques.

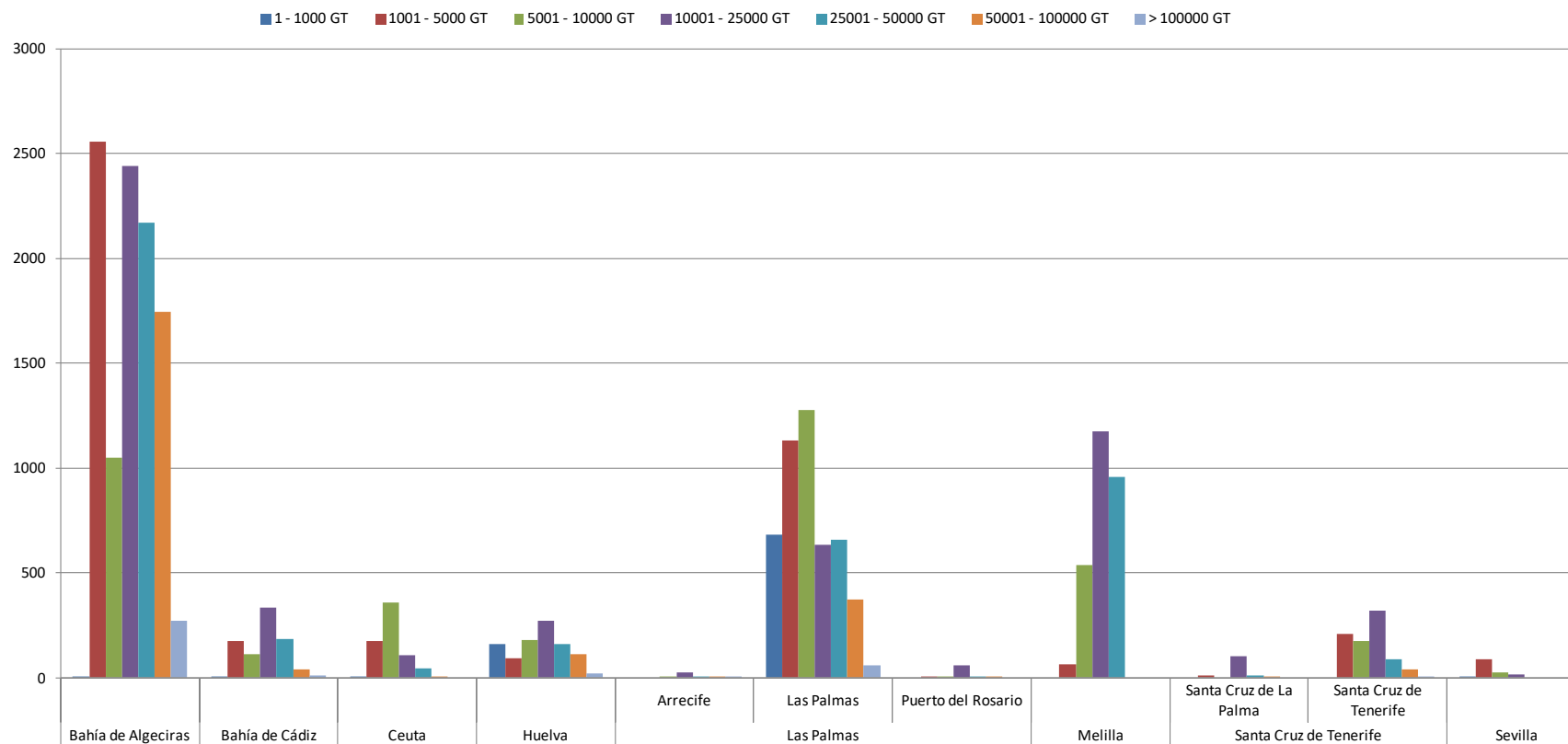


Número de servicios realizados por las prestadoras del servicio de remolque en 2013, según tramo de buques - Fachada Mediterránea



	Alicante	Almería	Carboneras	Alcudia	Eivissa	Maó	Palma	Barcelona	Cartagena	Castellón	Málaga	Motril	Tarragona	Gandía	Sagunto	Valencia
1 - 1000 GT	4	4	0	0	0	1	7	13	4	0	8	0	0	0	1	0
1001 - 5000 GT	38	47	26	72	20	14	39	690	539	147	65	29	446	26	94	84
5001 - 10000 GT	66	118	12	1	39	37	31	691	233	219	116	92	594	42	133	672
10001 - 25000 GT	265	54	38	16	88	37	130	1125	617	675	151	139	872	32	177	1395
25001 - 50000 GT	70	21	48	2	4	11	37	1576	262	317	213	18	567	0	247	2183
50001 - 100000 GT	2	3	40	0	0	0	7	1409	372	106	85	1	281	0	116	1707
> 100000 GT	0	0	0	0	1	0	3	263	26	0	28	0	0	0	32	387
TOTAL	445	247	164	91	152	100	254	5767	2053	1464	666	279	2760	100	800	6428

Número de servicios realizados por las prestadoras del servicio de remolque en 2013, según tramo de buques - Fachada del Estrecho y Atlántico Sur

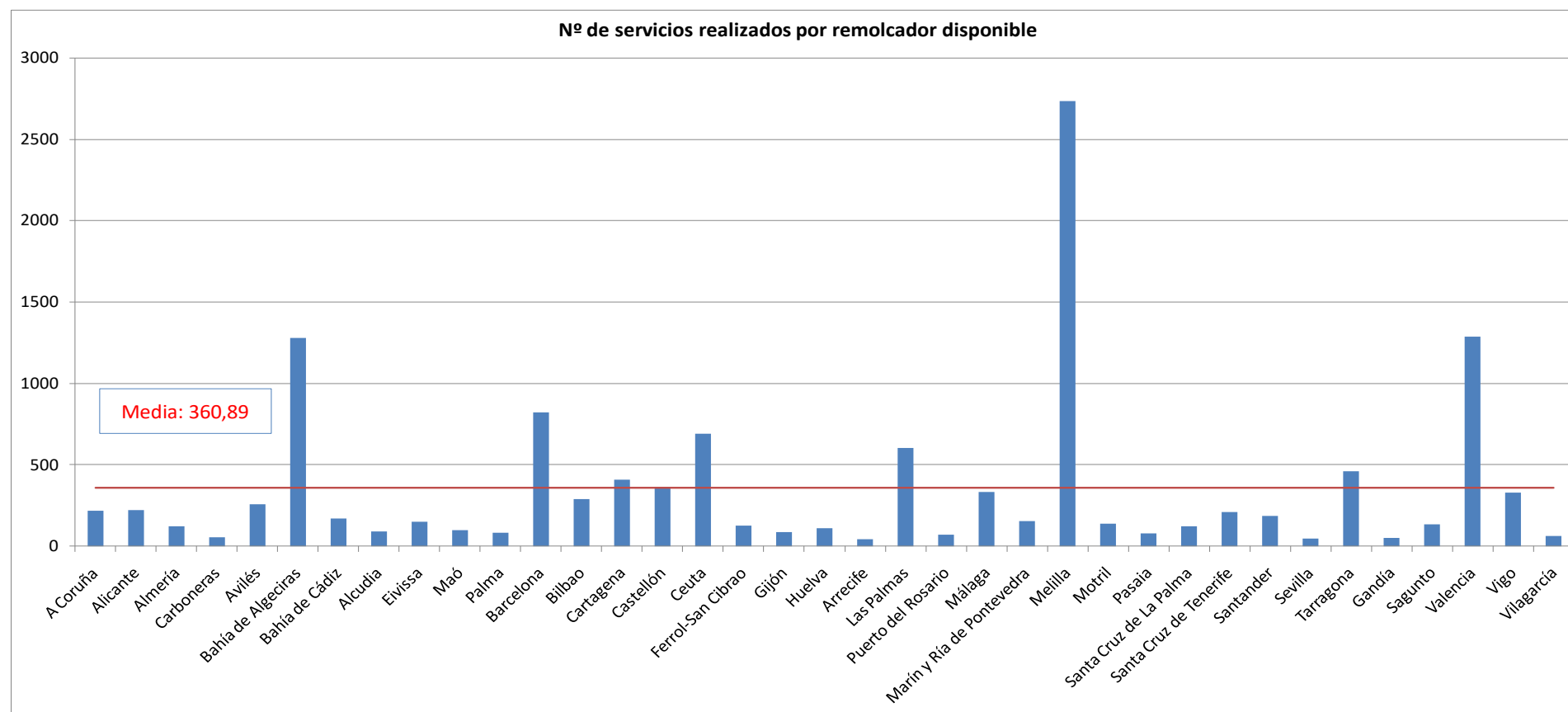


	Bahía de Algeciras	Bahía de Cádiz	Ceuta	Huelva	Arrecife	Las Palmas	Puerto del Rosario	Melilla	Santa Cruz de La Palma	Santa Cruz de Tenerife	Sevilla
1 - 1000 GT	8	2	1	161	0	685	0	0	0	0	6
1001 - 5000 GT	2559	176	176	94	0	1133	5	62	12	209	90
5001 - 10000 GT	1048	111	360	180	7	1277	1	540	0	177	26
10001 - 25000 GT	2440	337	108	271	23	635	61	1175	101	321	17
25001 - 50000 GT	2171	187	44	160	7	660	3	958	10	88	0
50001 - 100000 GT	1745	40	4	114	5	371	1	0	2	41	0
> 100000 GT	271	10	0	20	1	58	0	0	0	1	0
TOTAL	10242	863	693	1000	43	4819	71	2735	125	837	139

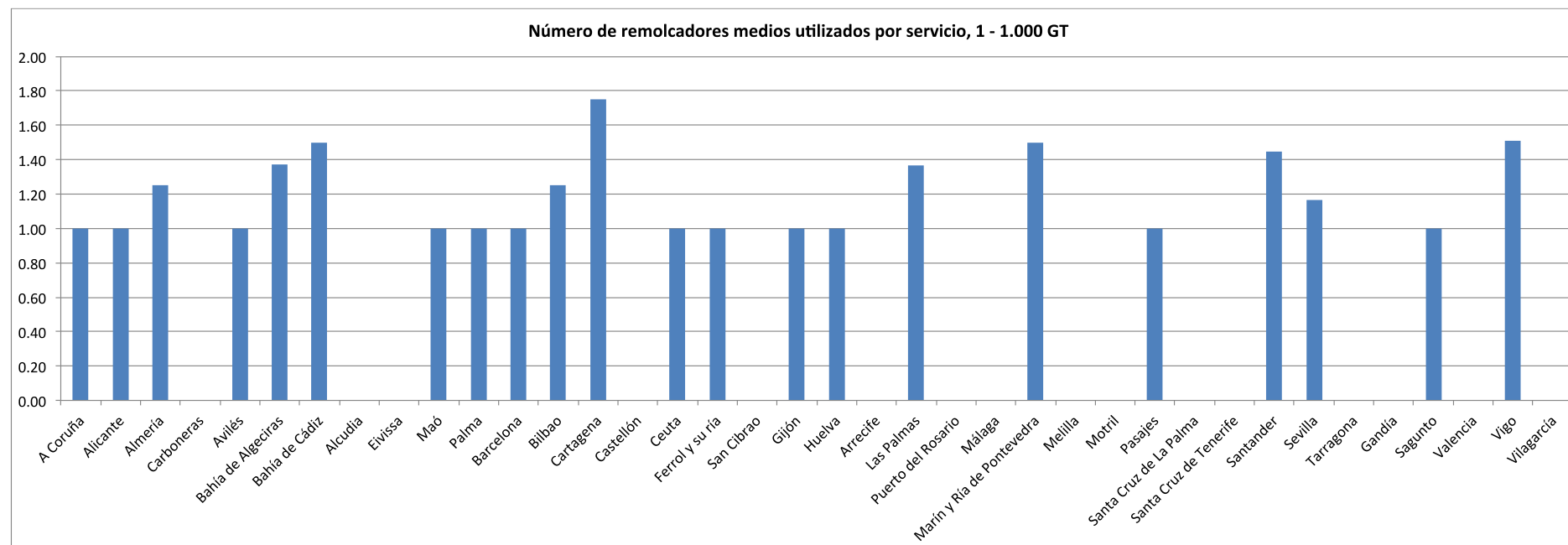
- Número de servicios realizados por remolcador disponible, según puerto:

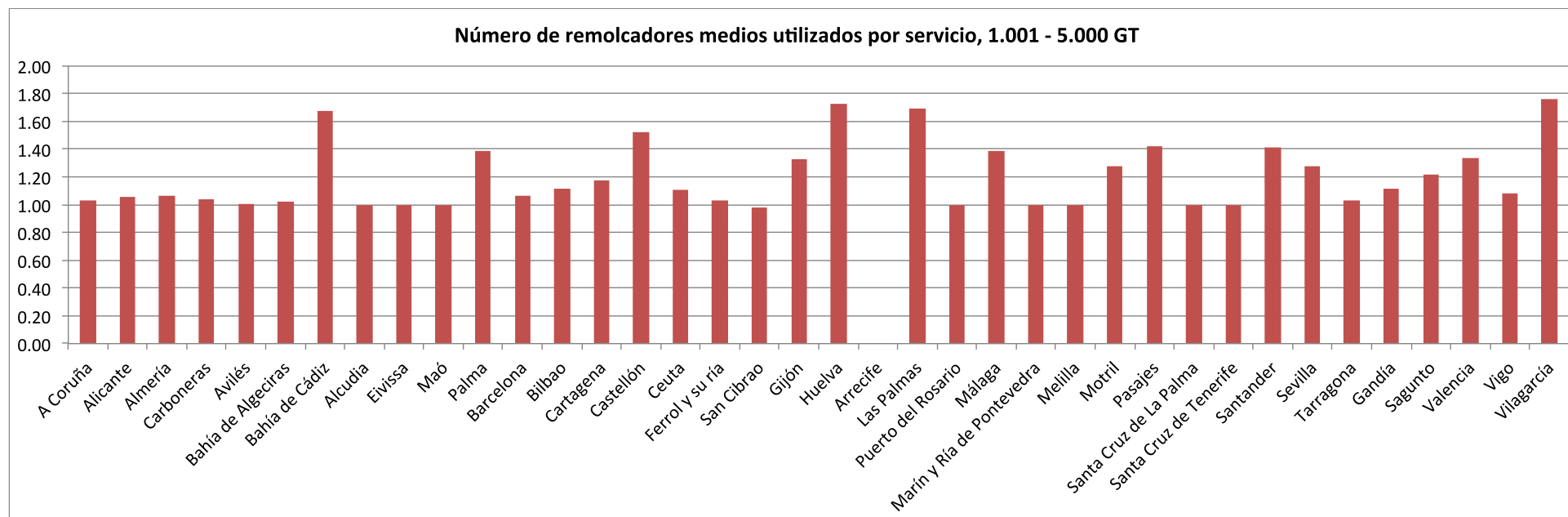
El número de servicios de remolque realizados por remolcador disponible se ha calculado en base al total los servicios realizados en cada puerto por los remolcadores registrados. Ambos datos se han obtenido de las Autoridades Portuarias y del Departamento de Servicios Portuarios de Puertos del Estado.

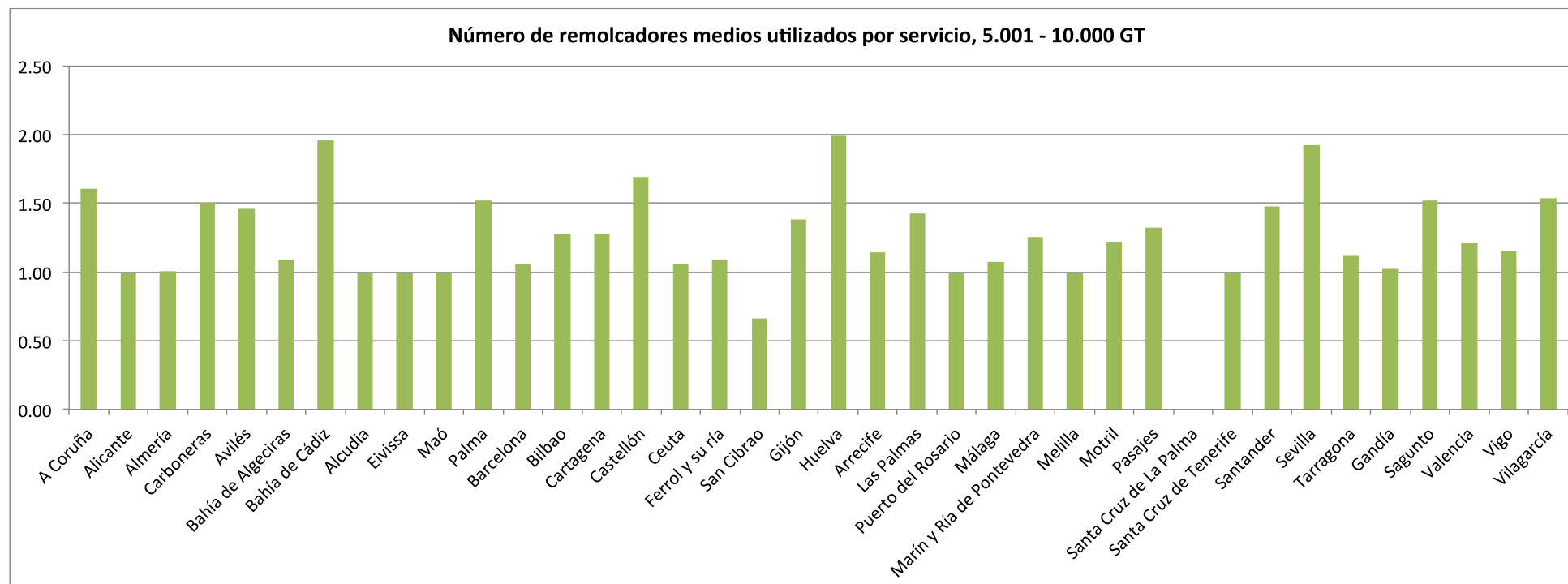
En el caso de Melilla, el servicio de remolque es obligatorio para la mayoría de buques (1.507 buques entrados en 2013, lo que implica 3.014 entradas/salidas de buques en puerto), estando el remolcador siempre en situación de disponibilidad aunque no se realice el servicio, por lo que al disponer de un único remolcador el número de servicios por remolcador es muy alto (2.735).

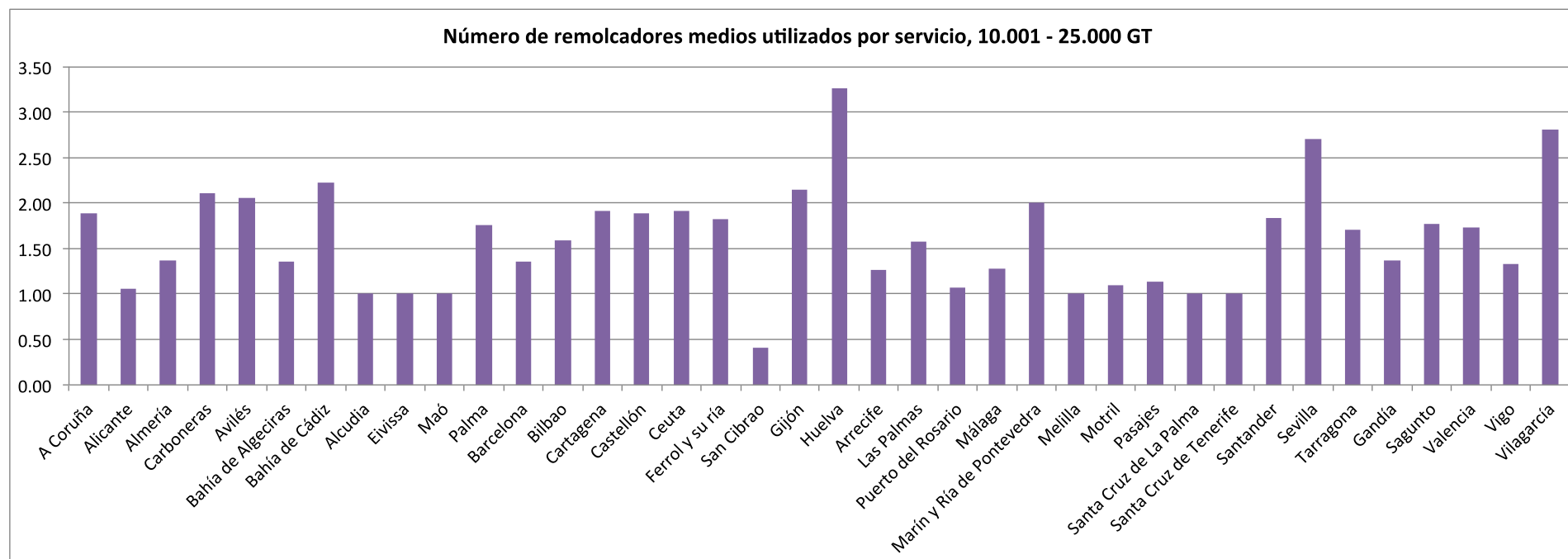


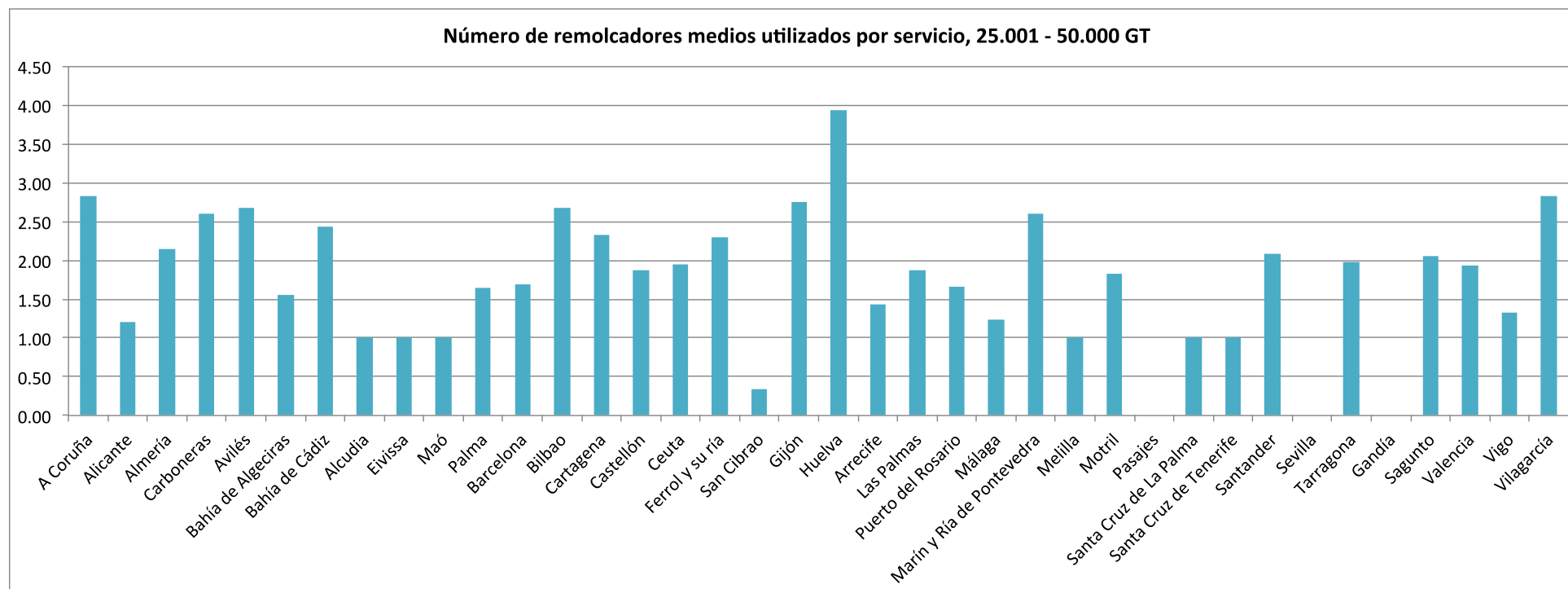
- Número medio de remolcadores utilizados por servicio. Datos de cada prestadora durante el año 2013, según tramos de GT de los buques.



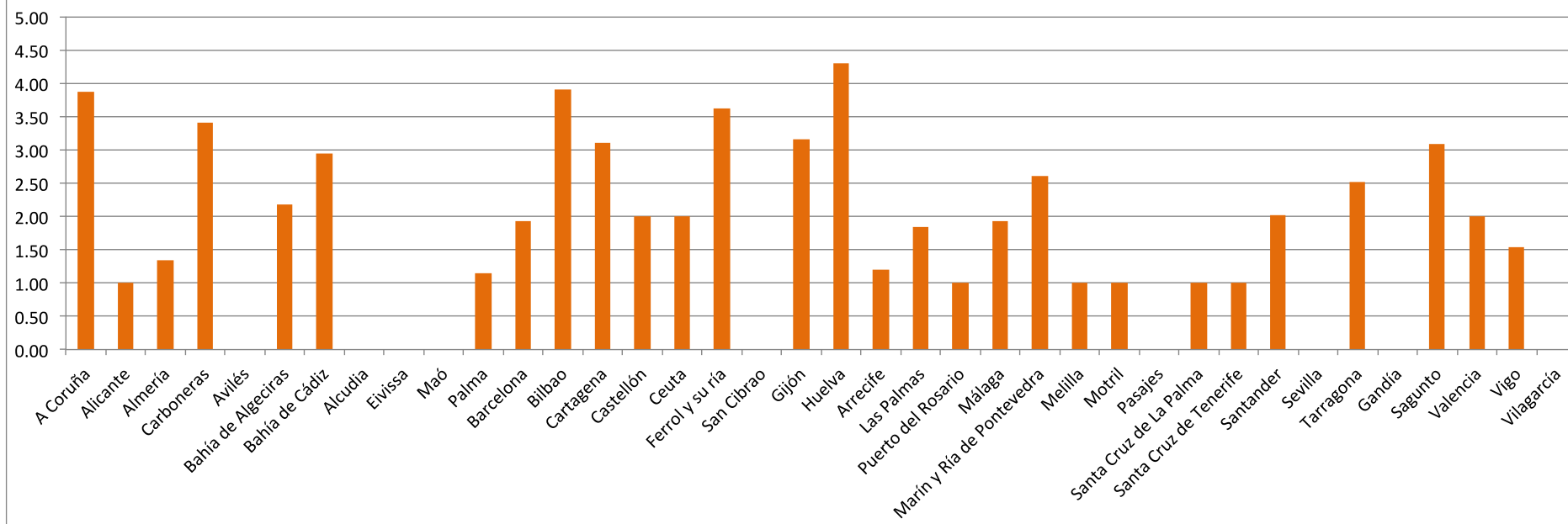


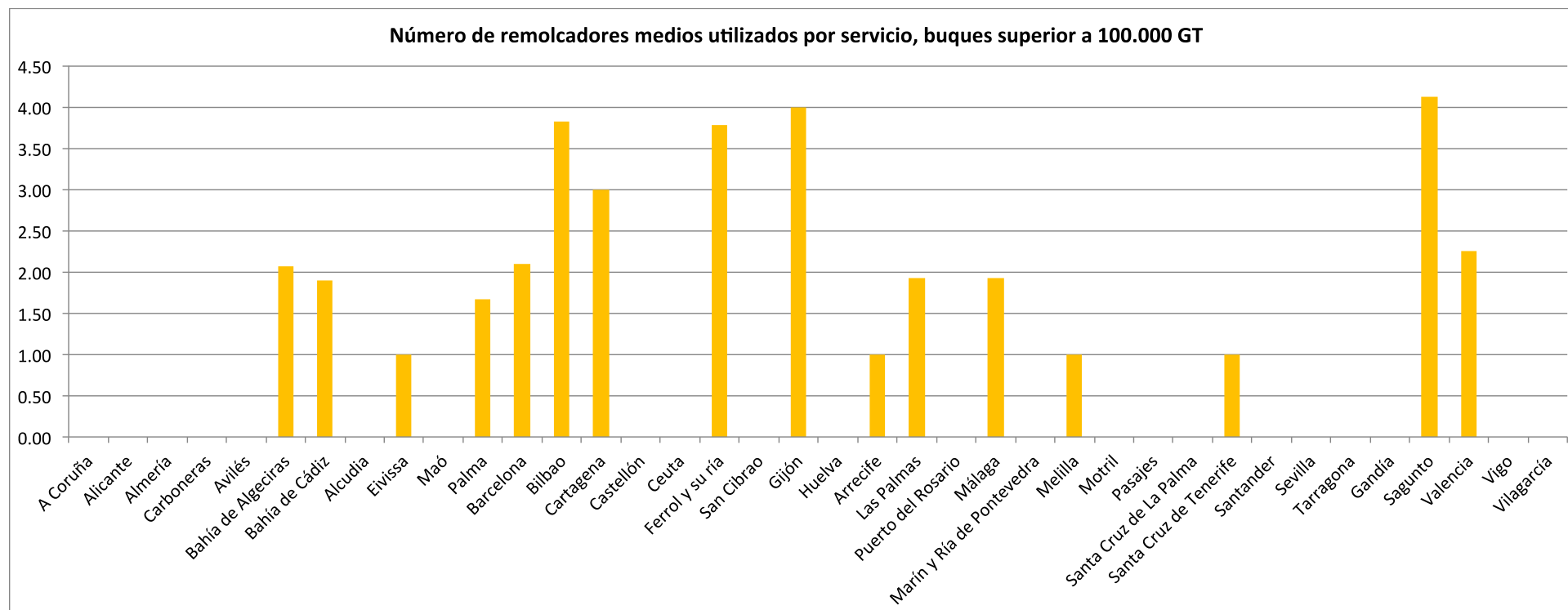






Número de remolcadores medios utilizados por servicio, 50.001 - 100.000 GT

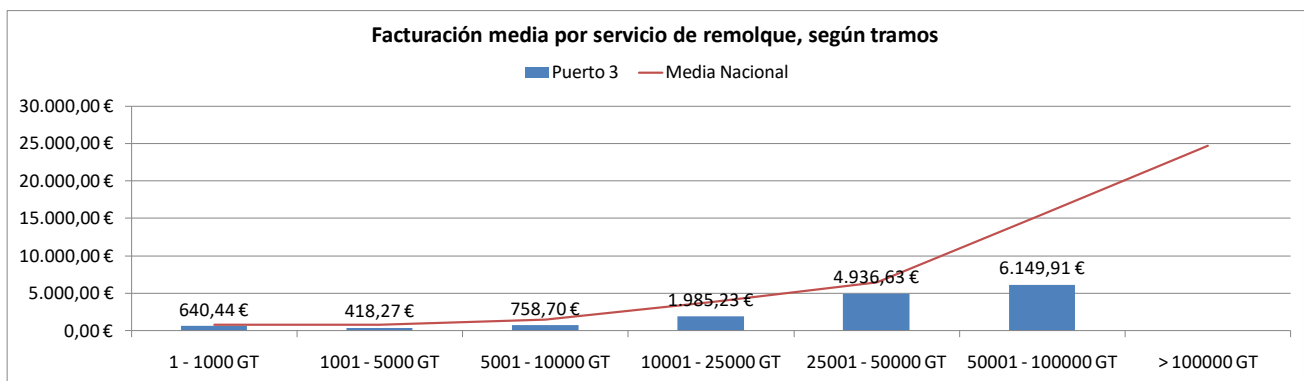
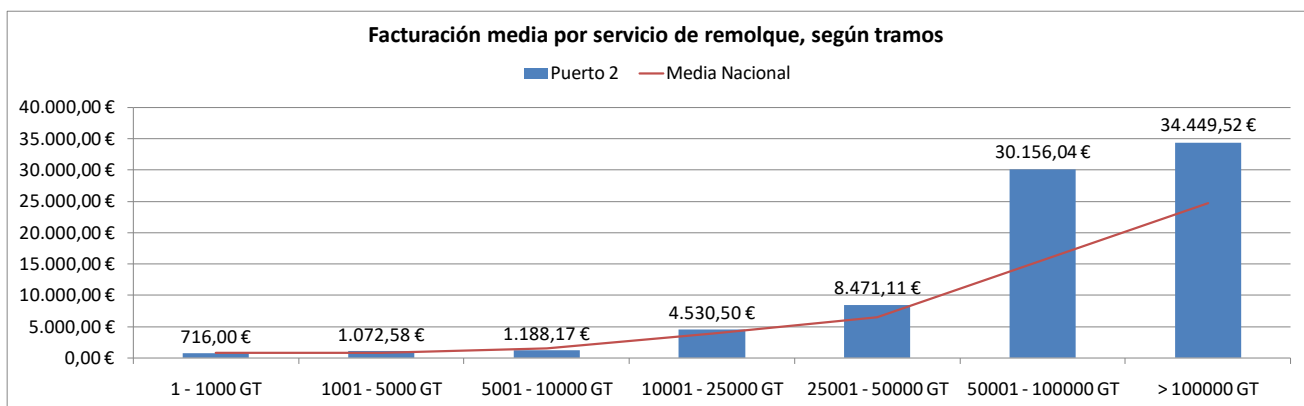
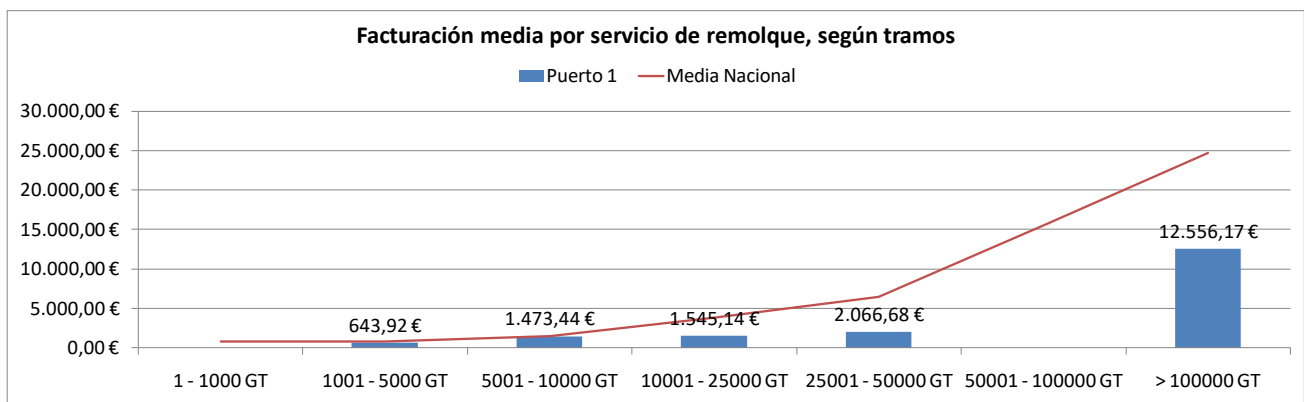




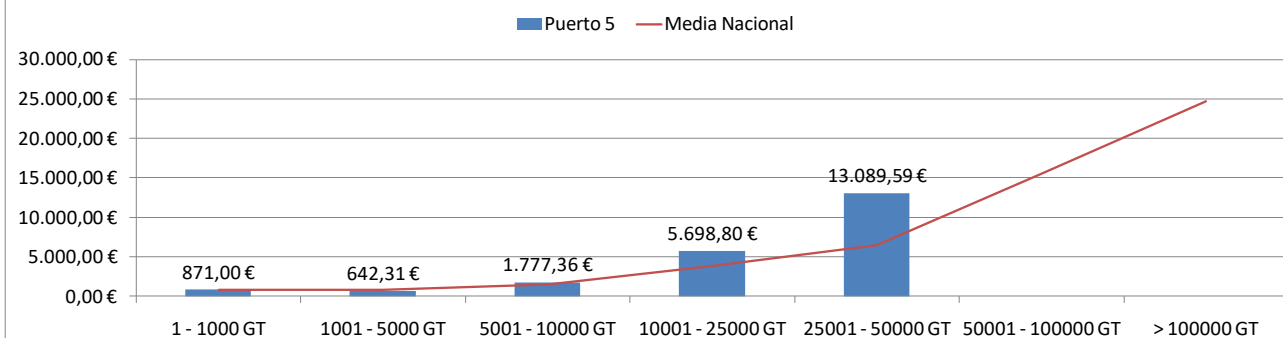
2.2.4. Indicadores económicos del servicio de remolque

- Facturación media por servicio de remolque según el arqueado bruto de los buques:

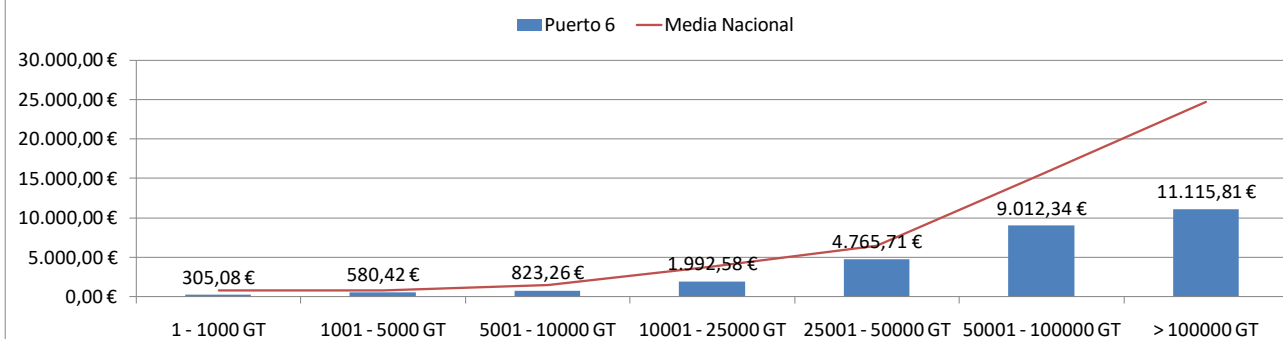
La facturación media por servicio se ha calculado a través de los datos de facturación anuales y del número de servicios realizados en cada puerto. Estos datos provienen de la base de datos del Departamento de Servicios Portuarios de Puertos del Estado y han sido corregidos y verificados por las Autoridades Portuarias antes de su inclusión en el presente informe. Los datos de este indicador se muestran de manera anónima, manteniendo de esta manera la confidencialidad de las prestadoras. No se dispone de datos de los Puertos 4, 24, 27 y 28, por lo que no aparecen representados en las siguientes tablas.



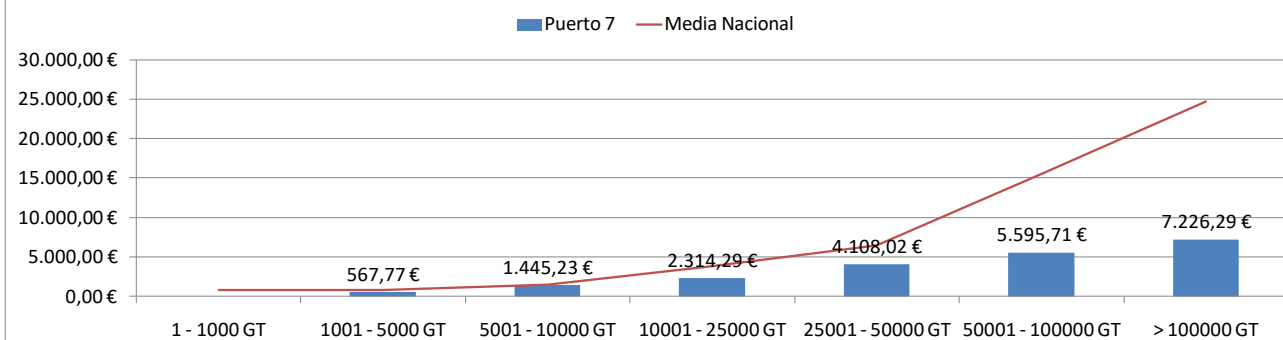
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



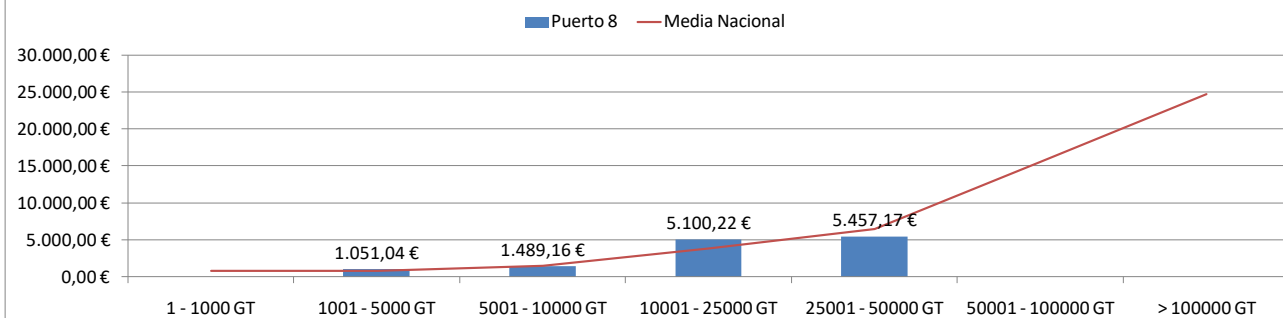
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



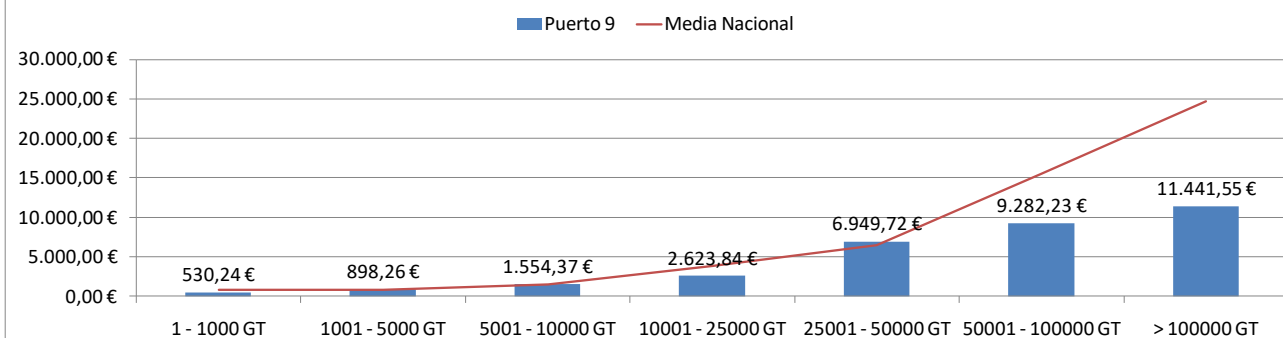
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



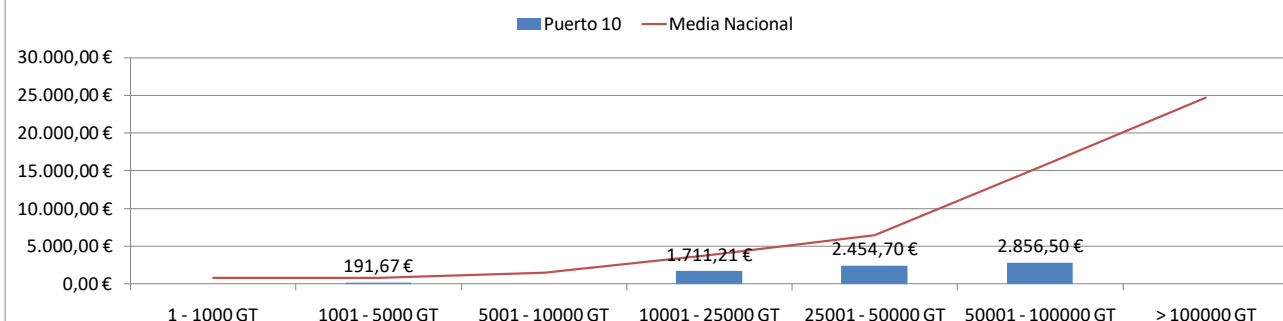
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



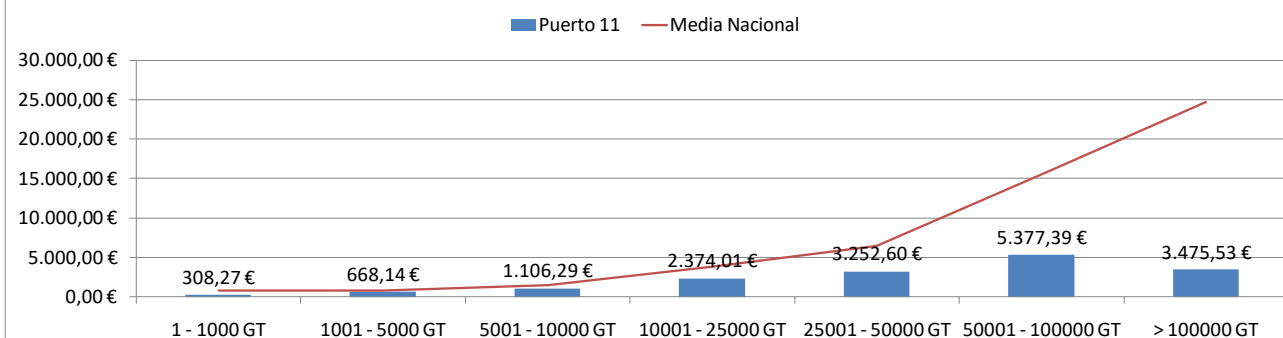
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



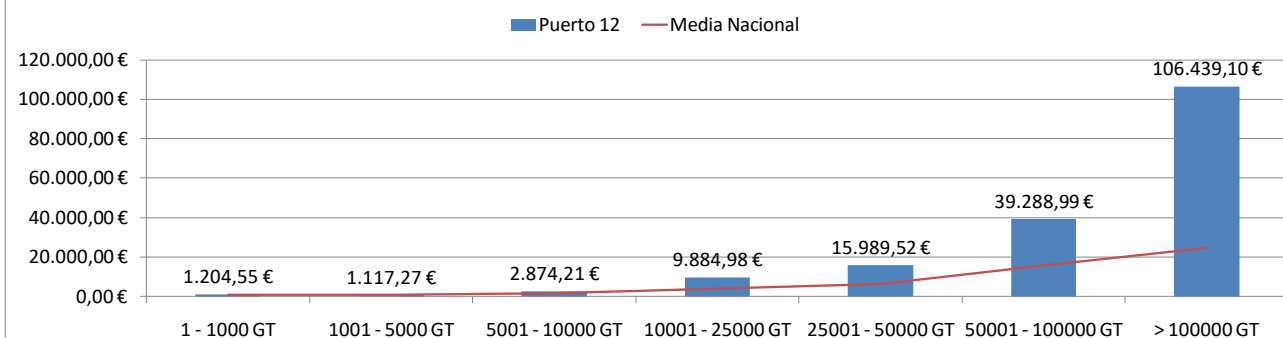
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



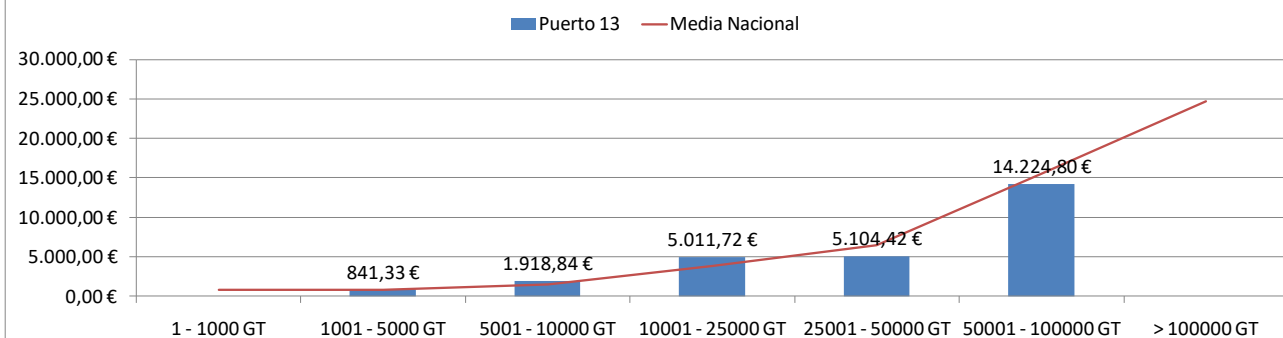
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



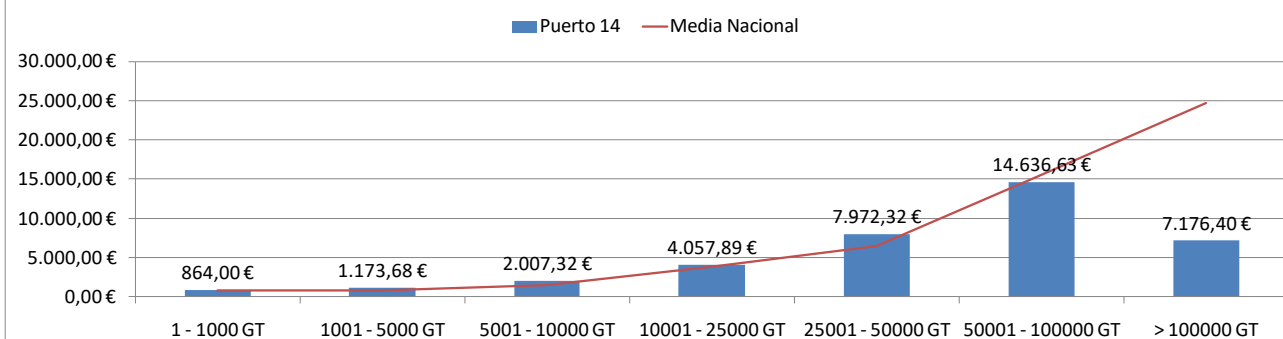
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



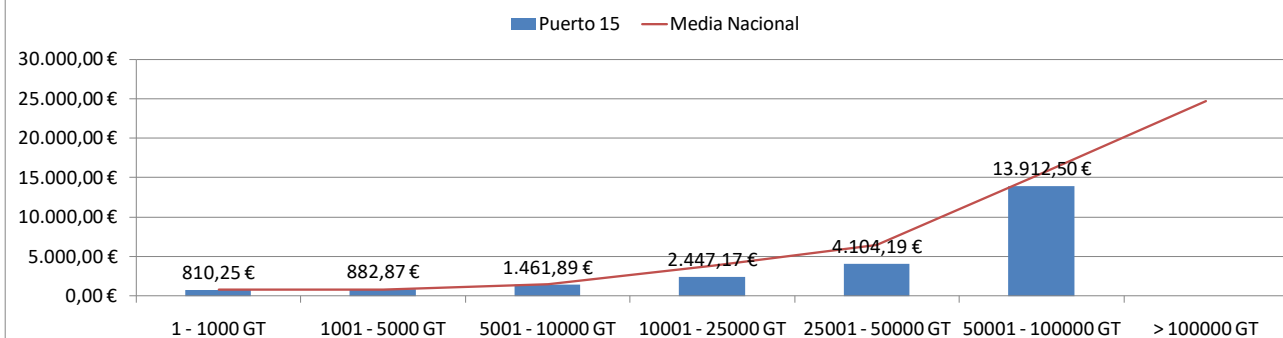
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



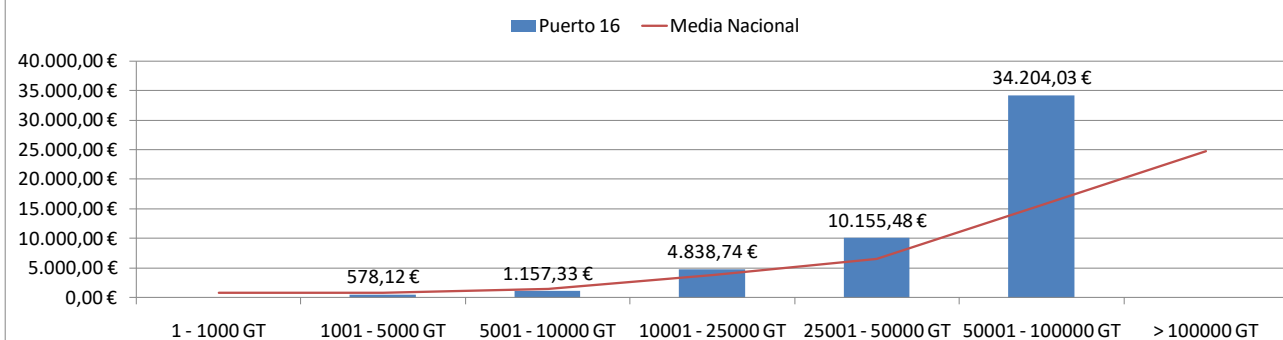
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



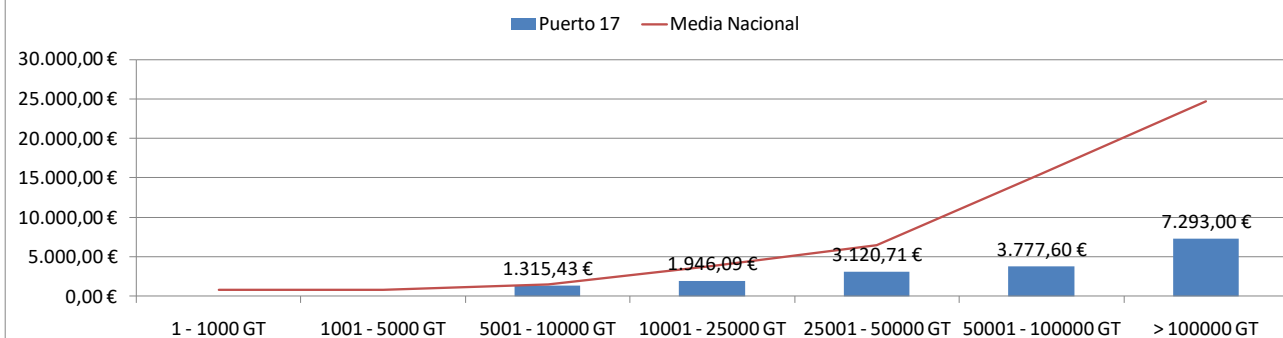
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



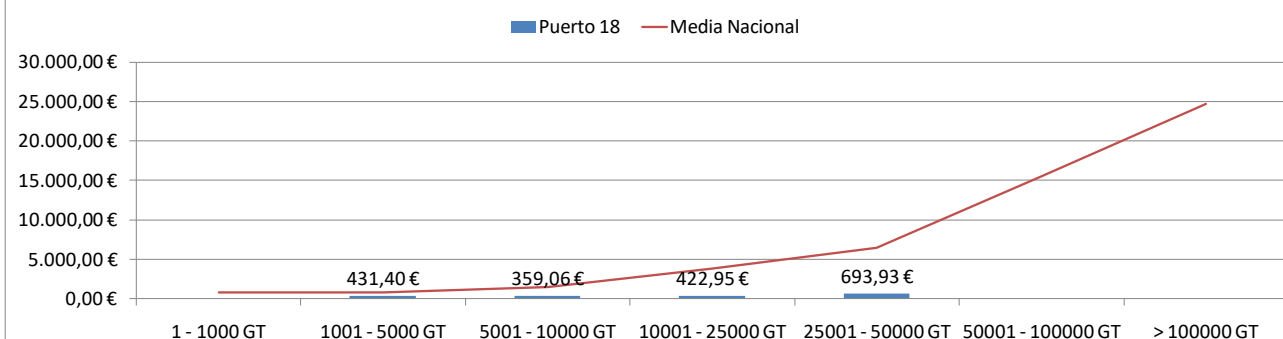
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



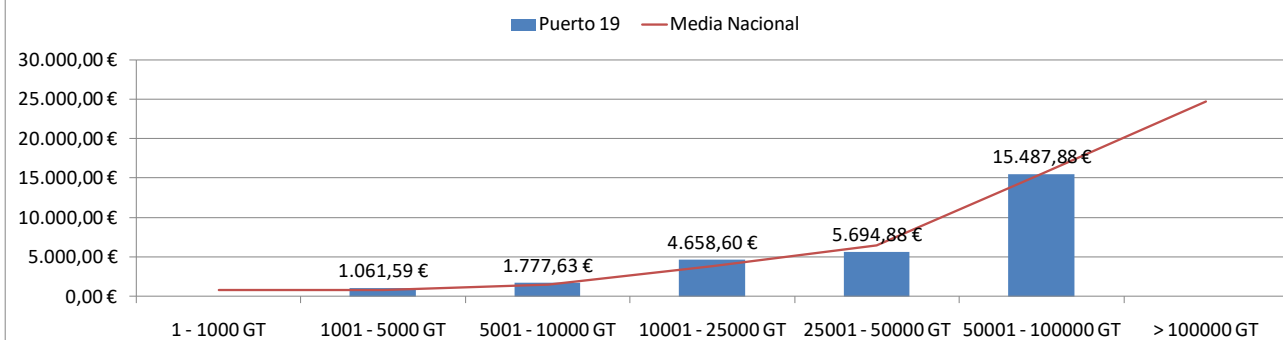
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



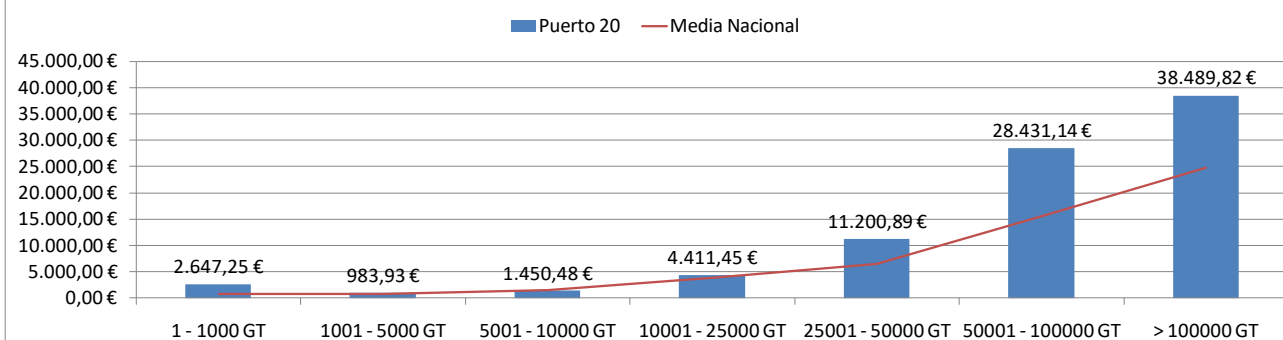
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



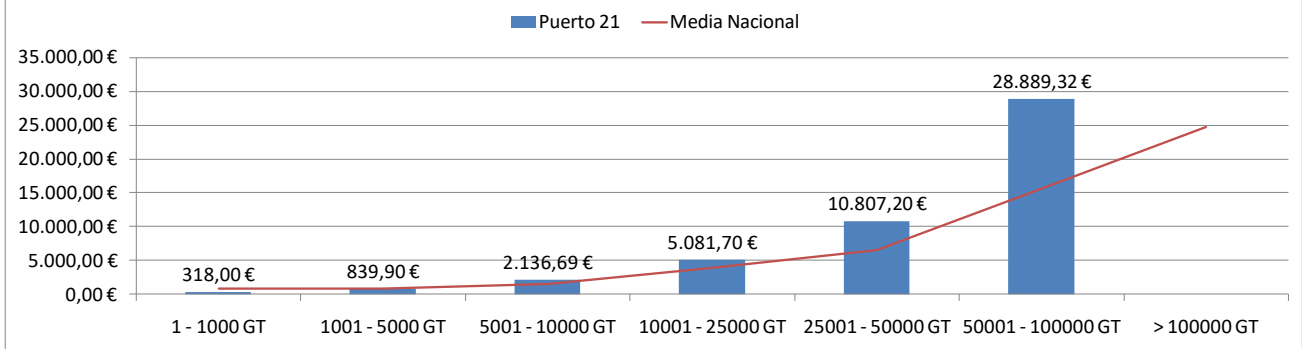
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



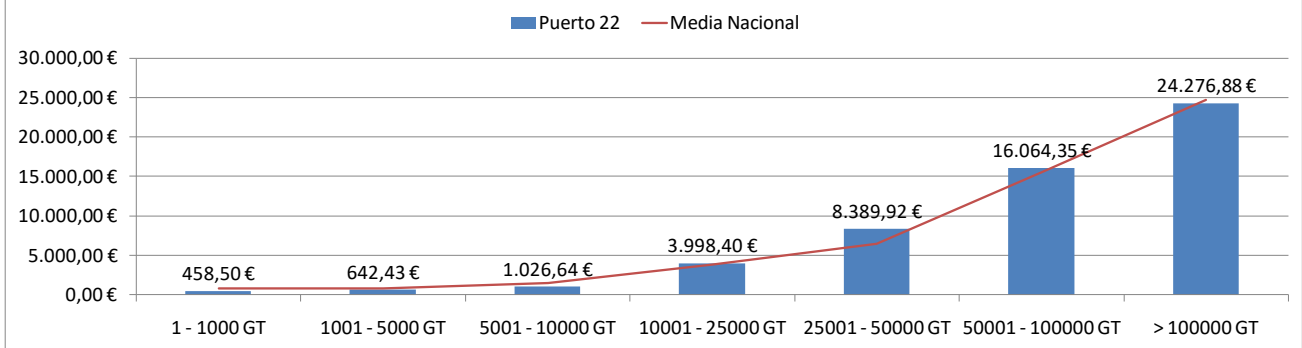
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



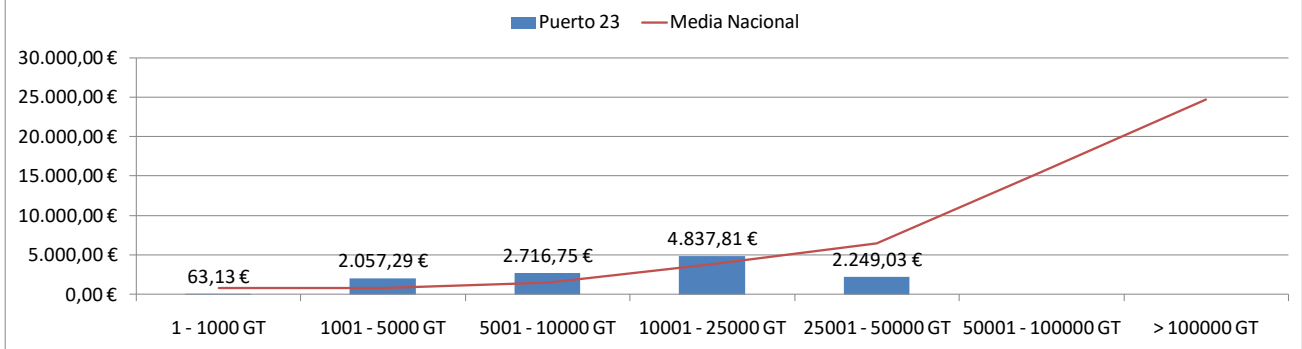
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



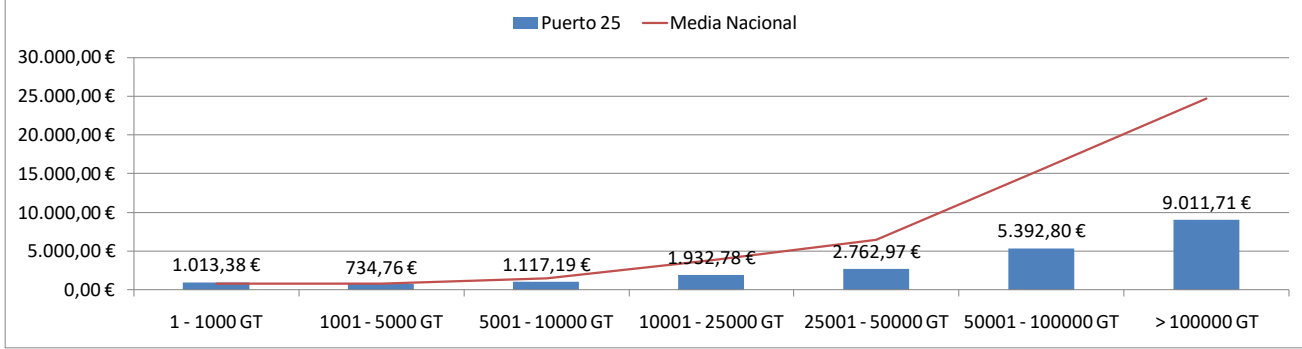
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



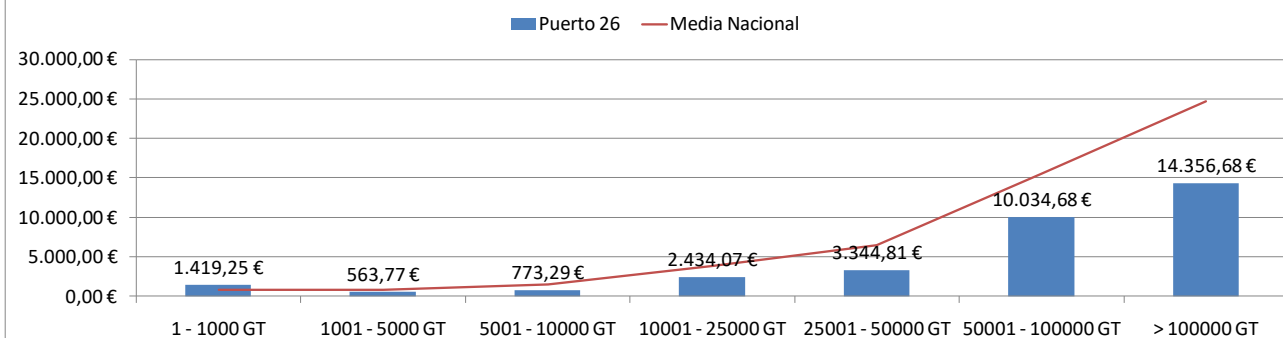
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



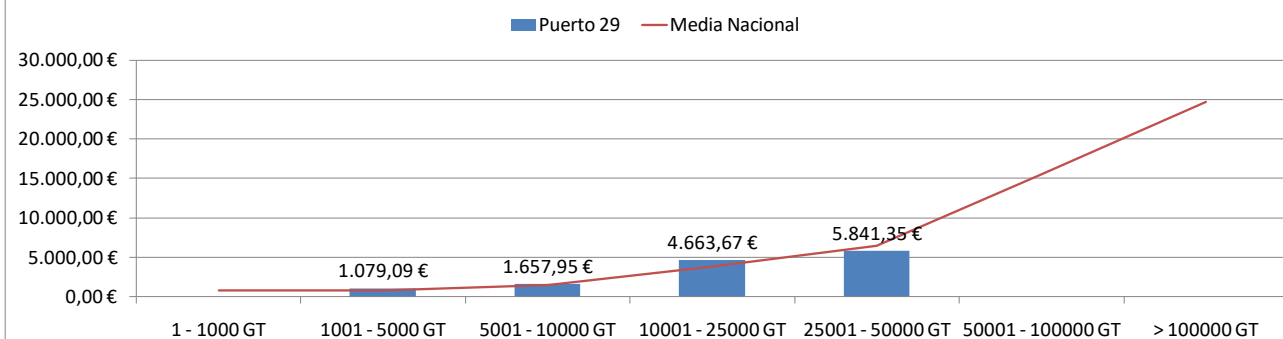
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



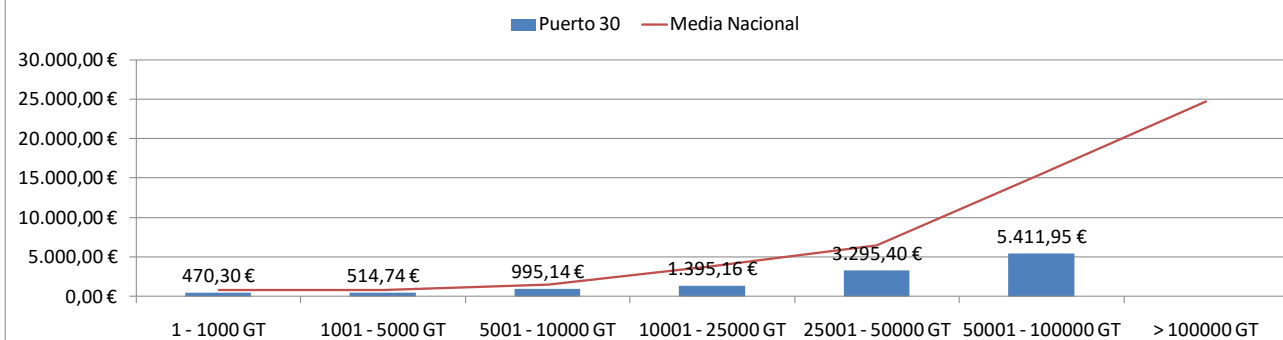
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



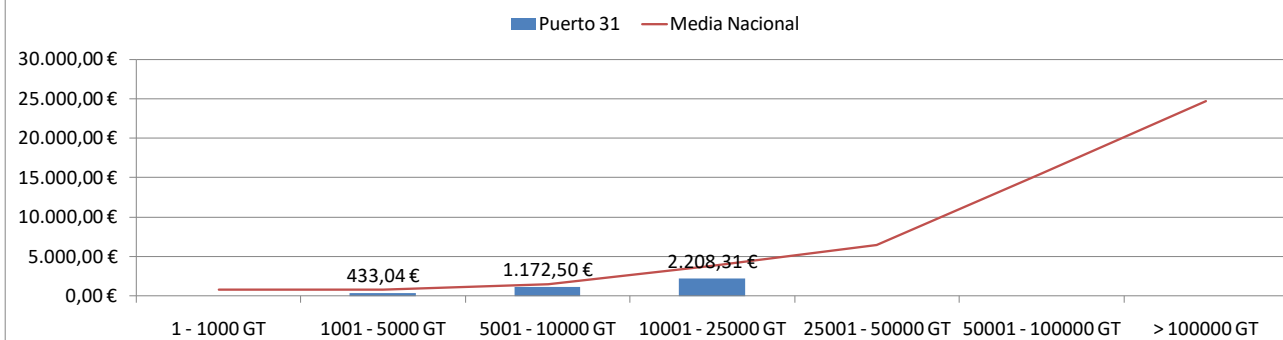
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



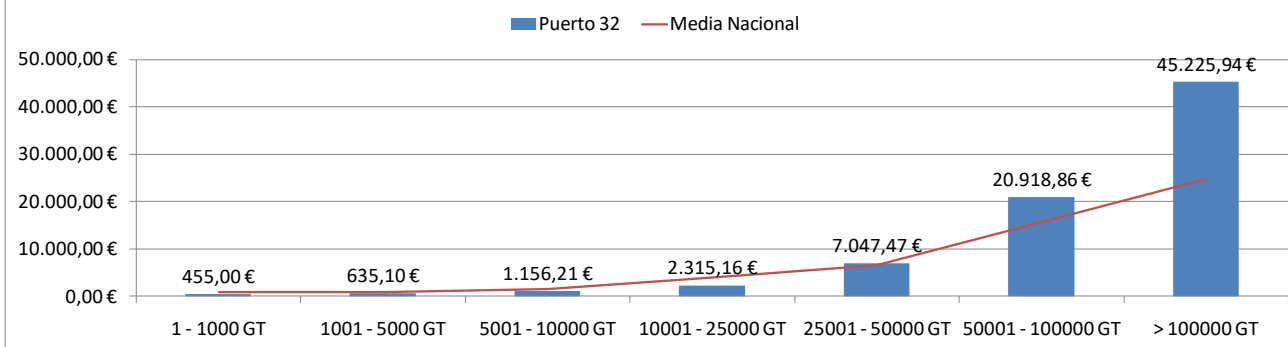
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



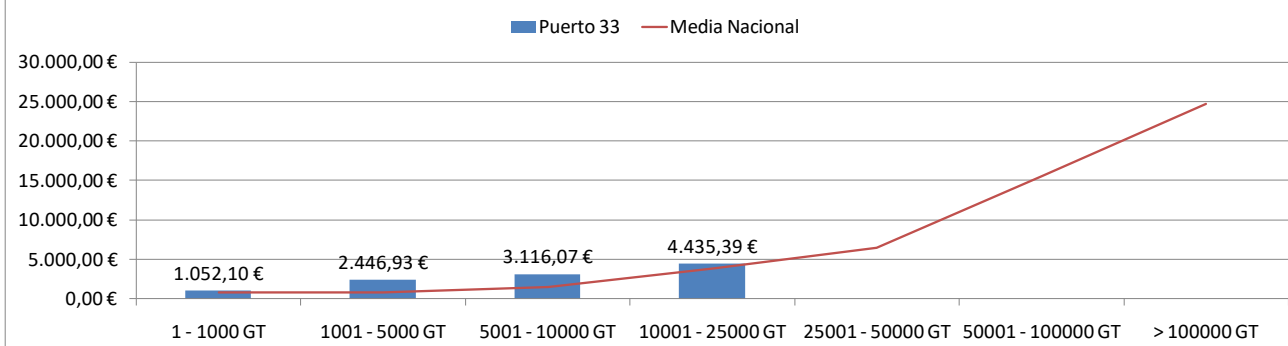
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



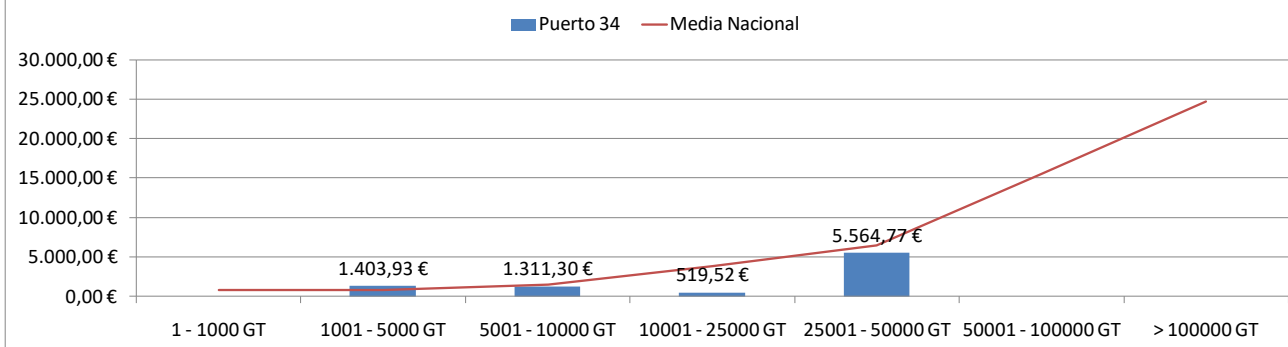
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



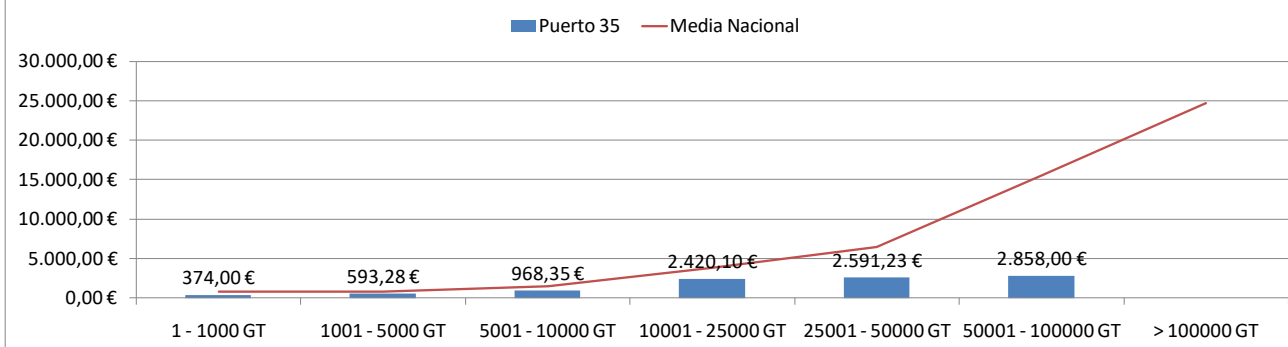
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



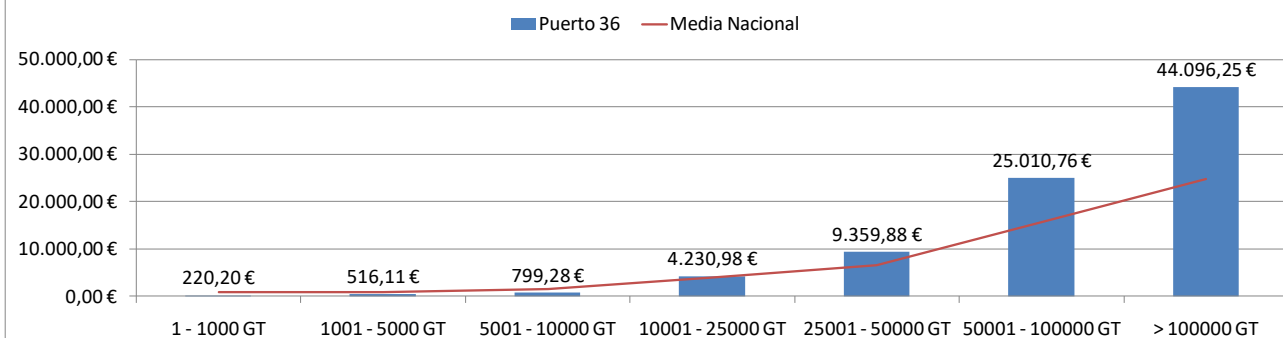
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



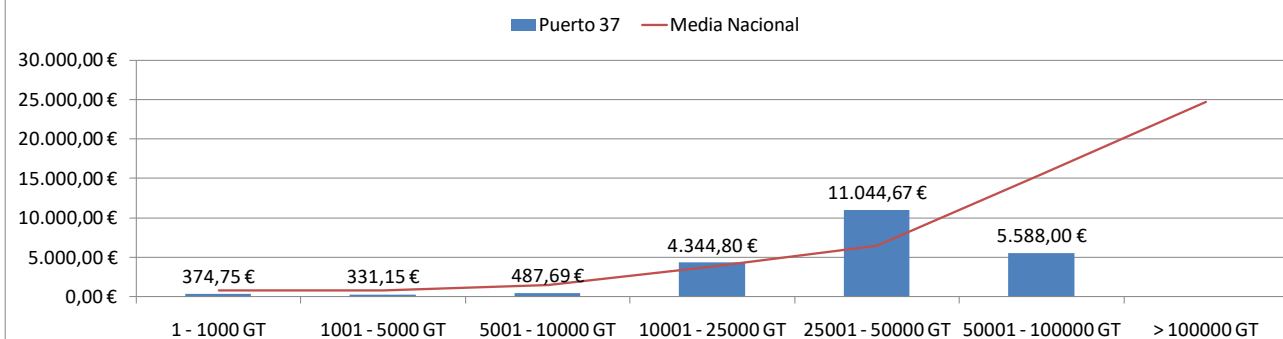
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



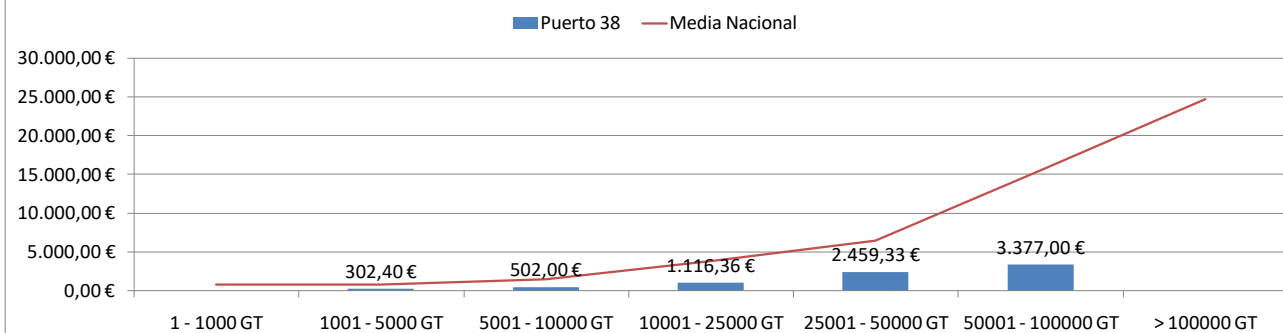
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



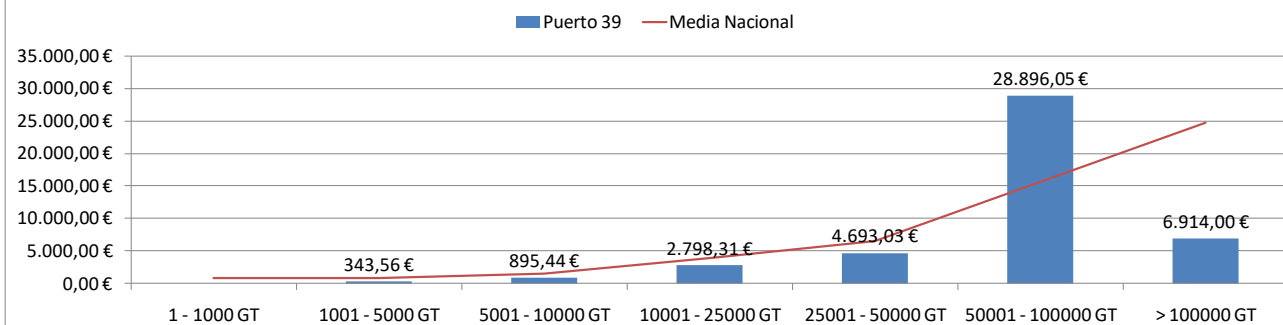
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



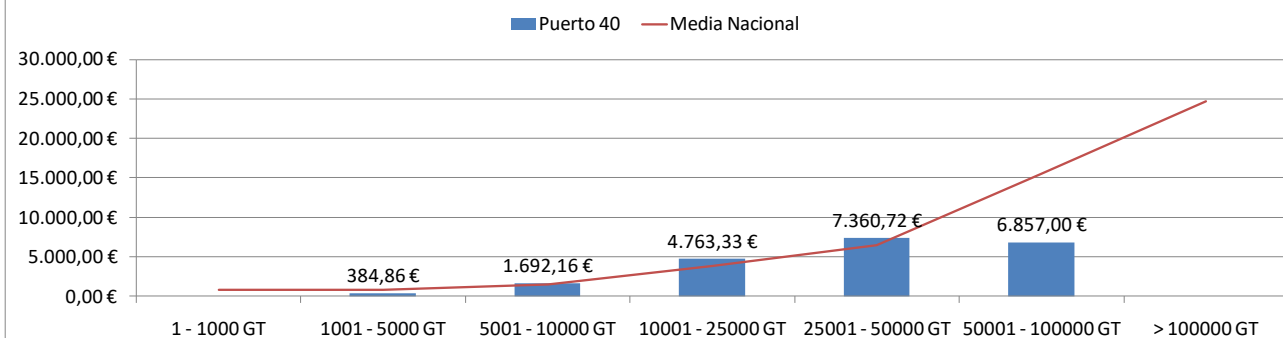
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



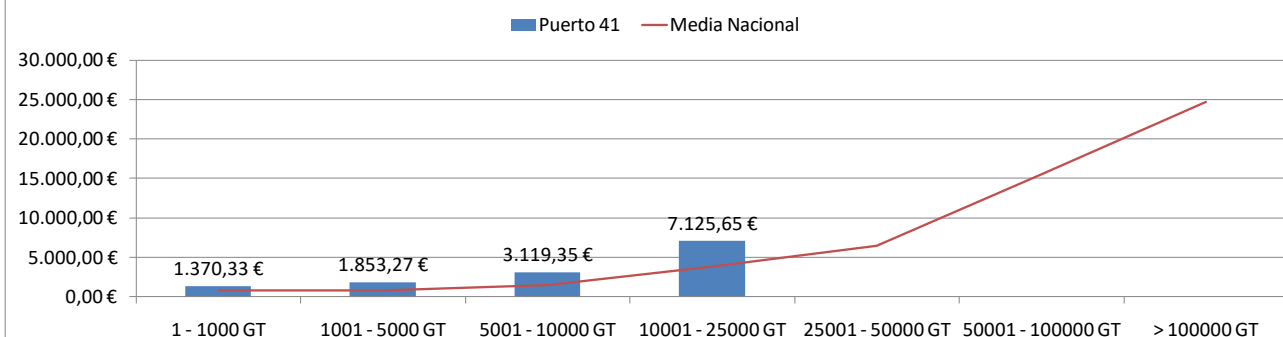
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



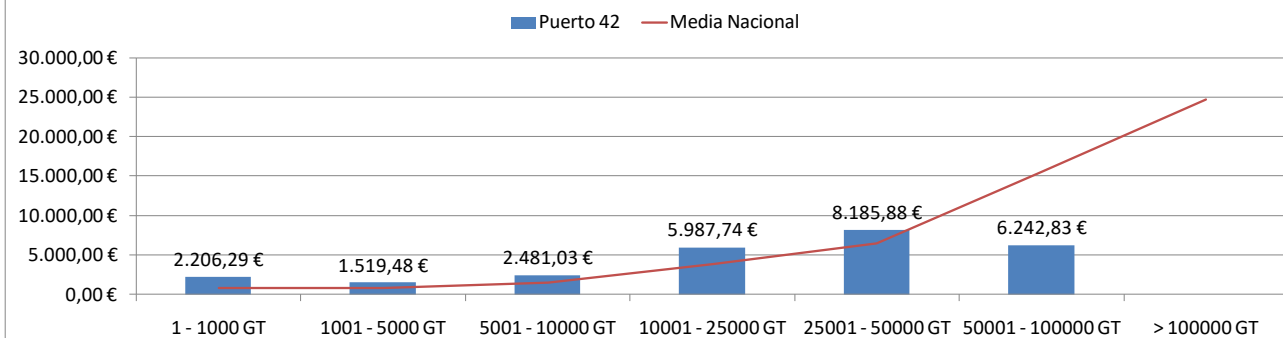
Facturación media por servicio de remolque, según tramos



Facturación media por servicio de remolque, según tramos



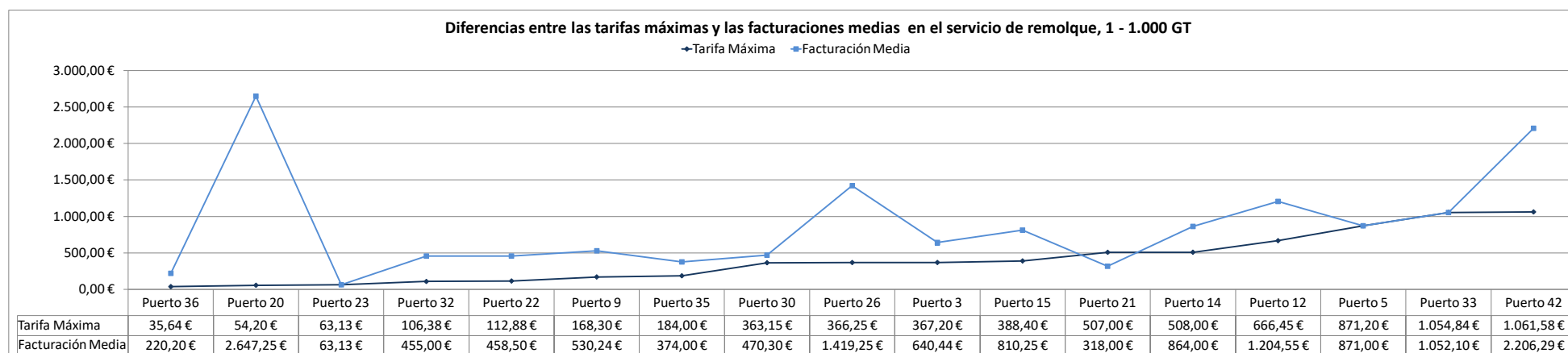
Facturación media por servicio de remolque, según tramos

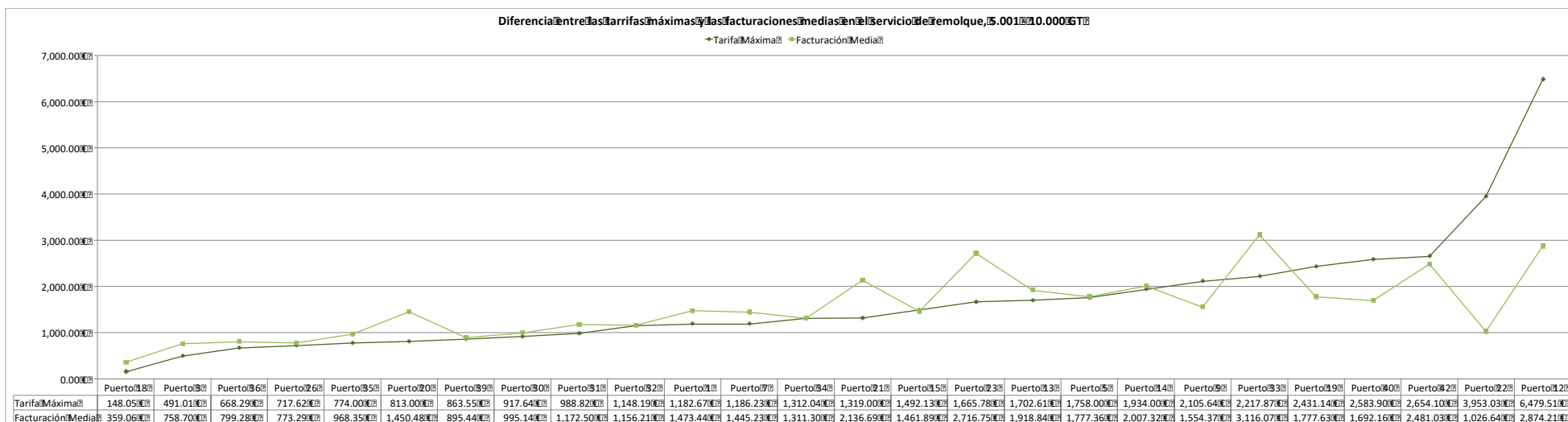
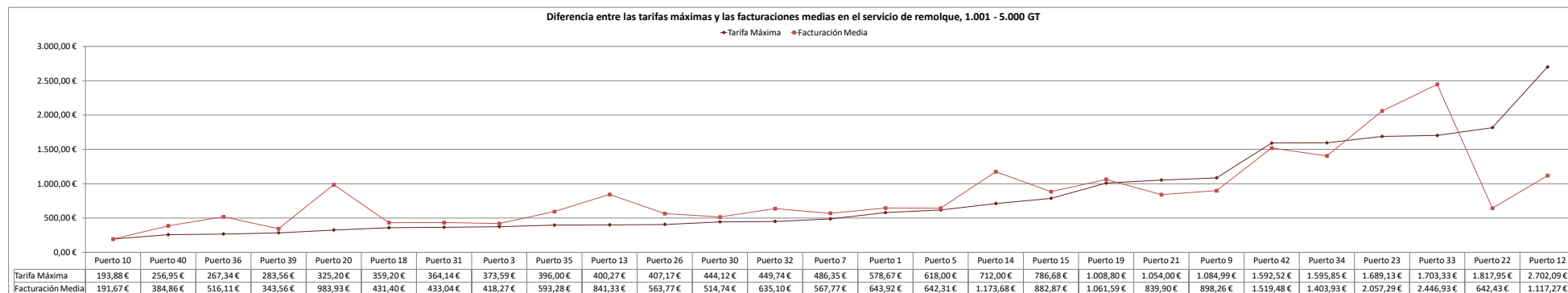


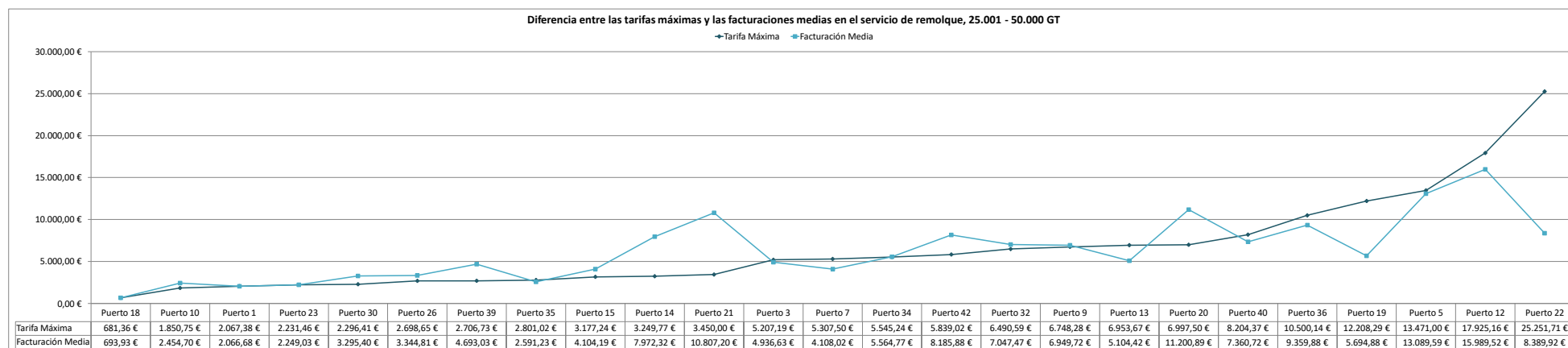
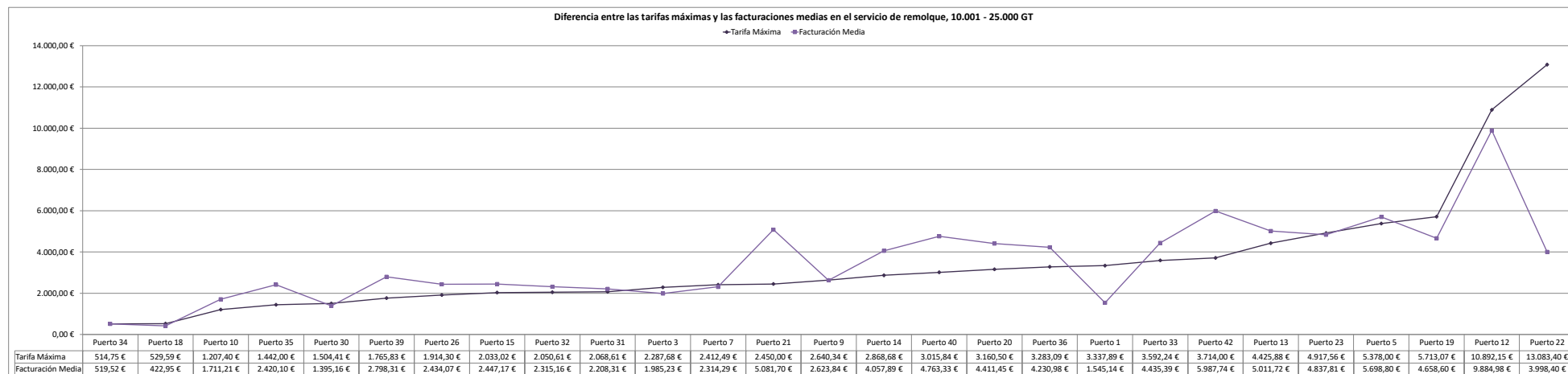
- Diferencia media entre las tarifas máximas y la facturación media por servicio, según tramo de buque:

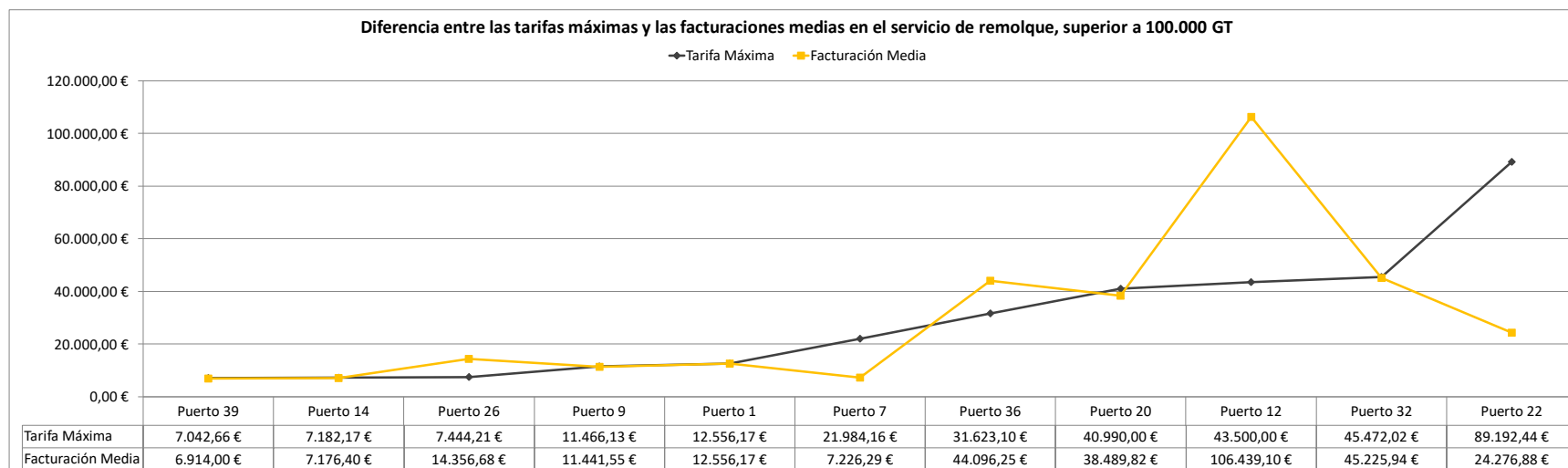
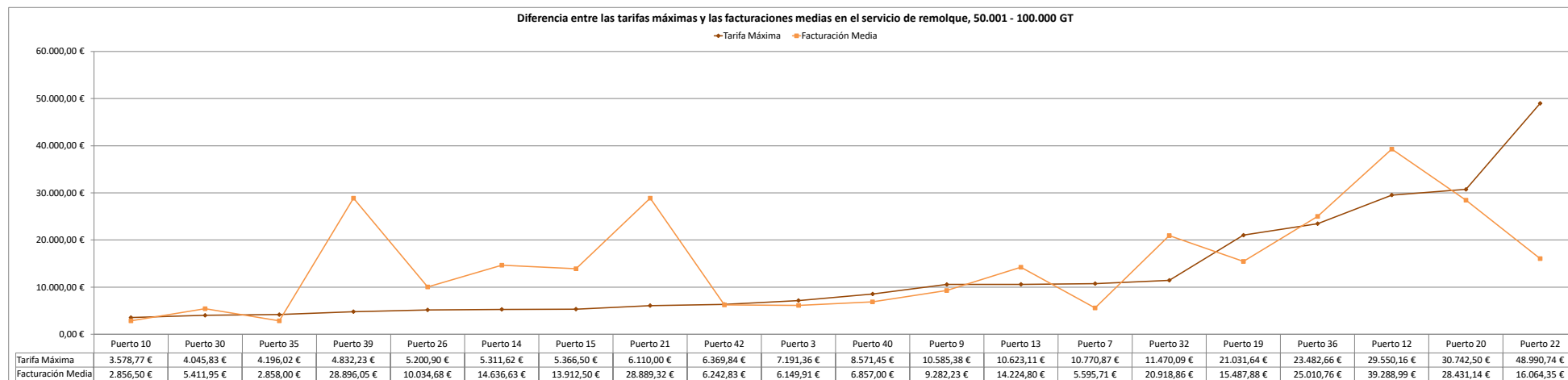
Se ha calculado la diferencia entre la facturación media por servicio realizado y la tarifa máxima. La tarifa máxima para cada servicio ha sido calculada por cada Autoridad Portuaria para el buque representativo del tramo; se entiende por buque representativo aquel buque que más veces se repite en cada tramo. En el caso de difícil identificación del buque representativo se ha obtenido el GT promedio de los buques de cada tramo. De la misma manera que en el indicador anterior, con el fin de mantener la confidencialidad de las prestadoras, los datos se muestran de forma anónima.

Las tarifas máximas que se muestran en las gráficas de los indicadores de este documento, son las tarifas máximas estimadas por las Autoridades Portuarias como más representativas para cada tramo de G.T. Por ello, el hecho de que la facturación media supere a la tarifa máxima en algunos tramos puede deberse a una estimación errónea de la tarifa máxima por parte de las Autoridades Portuarias, a errores en el registro del número de servicios o/y de facturación, a la inclusión en el registro de facturaciones debidas a recargos por servicios especiales, etc.



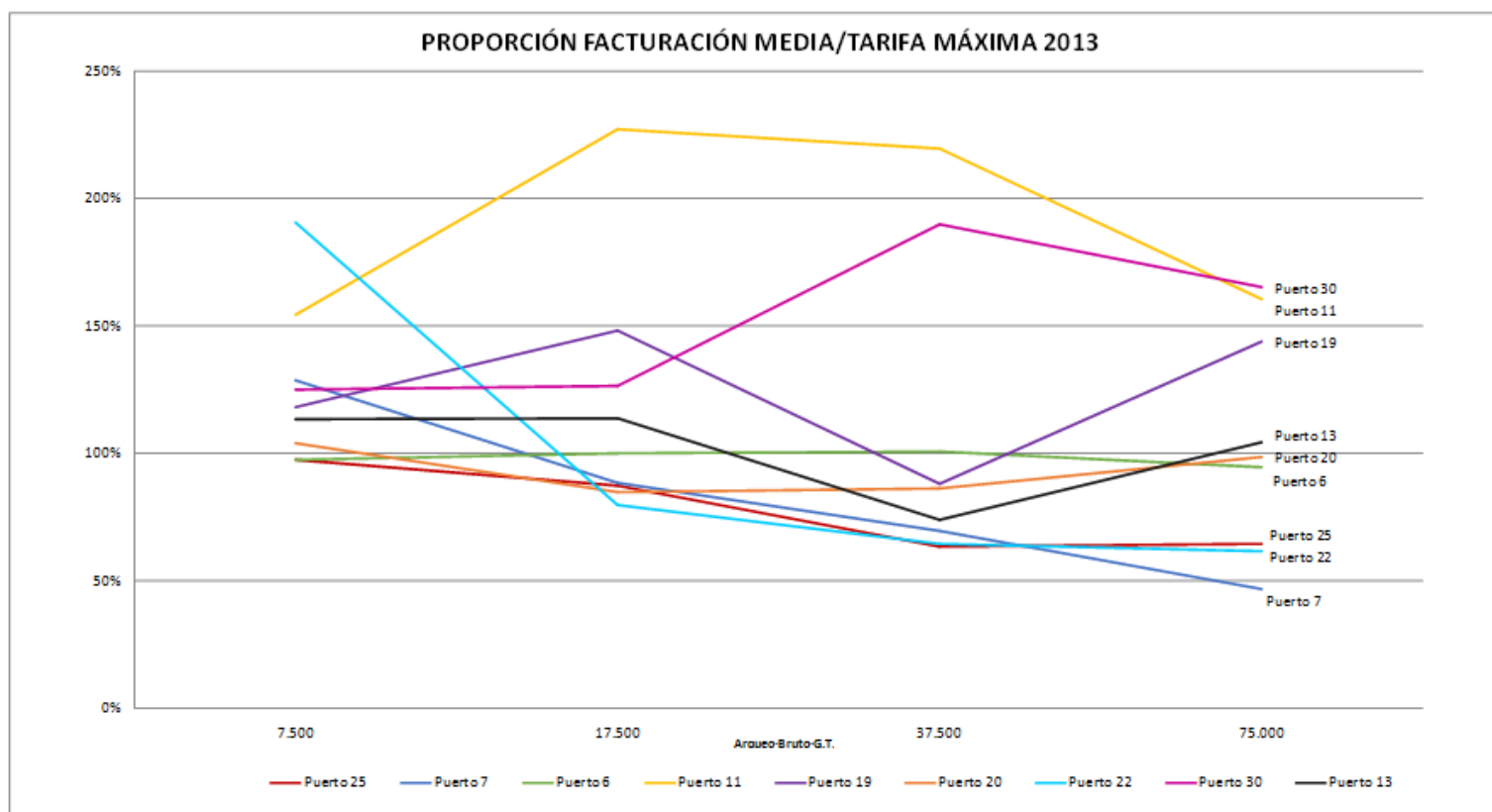






- Proporción (%) entre facturación media por servicio y tarifa máxima, según tramo de buque:

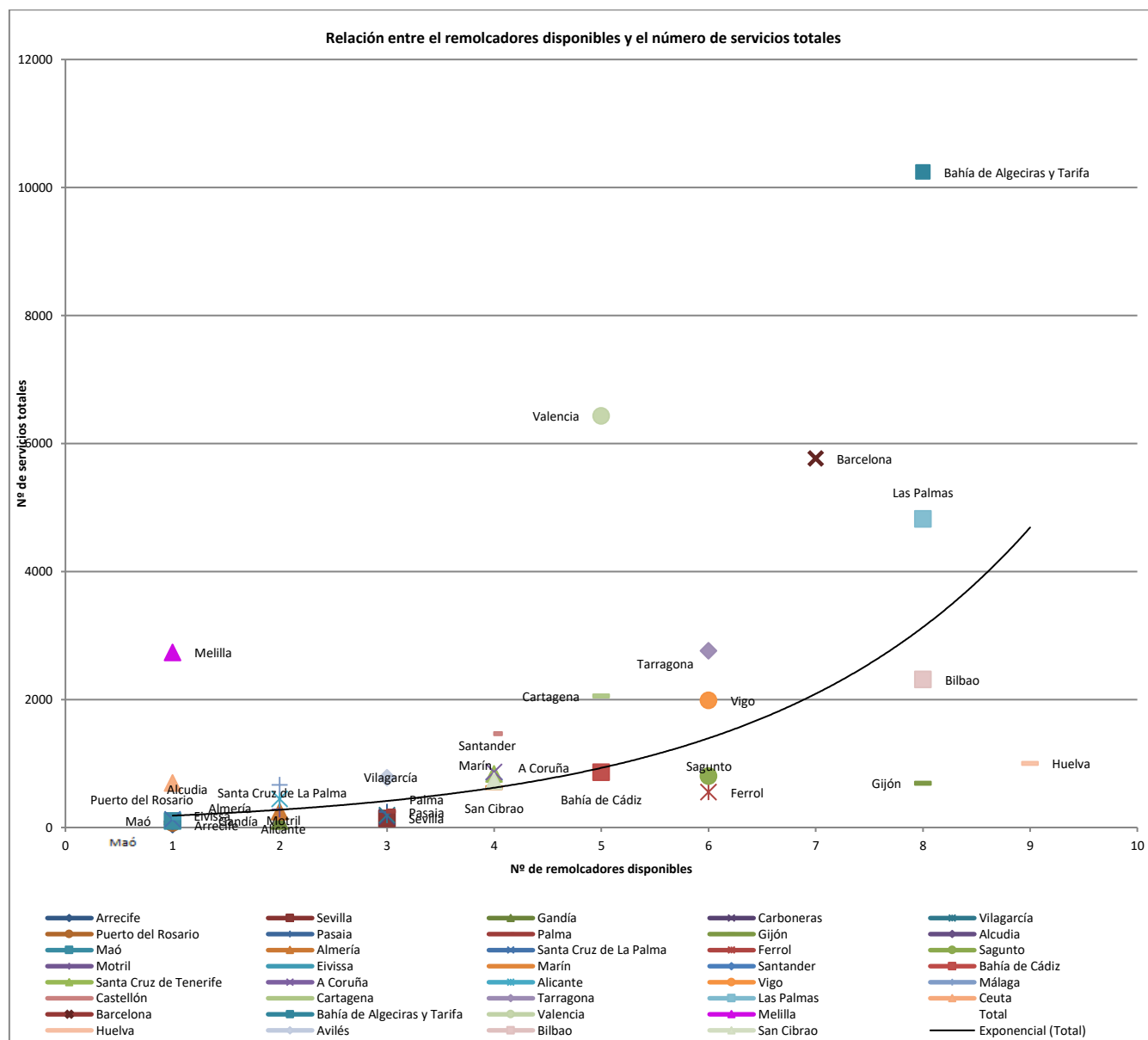
La siguiente gráfica muestra la relación porcentual existente entre la facturación media de los servicios prestados en cada puerto y las tarifas máximas. La facturación media se ha calculado a través de los datos de facturación anuales y del número de servicios realizados en cada puerto. Estos datos provienen de la base de datos del Departamento de Servicios Portuarios de Puertos del Estado. Las tarifas máximas han sido calculadas para el buque con el G.T. medio de cada uno de los tramos. Los puertos y tramos de buques reflejados en la siguiente gráfica representan un 79,9% del número total de servicios de remolque prestados en el sistema portuario español.



2.2.5. Conclusiones de los indicadores del servicio de remolque

- El número de prestadoras del servicio es de una por puerto, salvo en los casos de Huelva y Las Palmas, dónde hay dos empresas prestatarias. Pese a haber dos licencias no existe competencia, porque o bien se dedican a distintos tramos de arqueo bruto o bien pertenecen al mismo grupo empresarial.
- En la mayoría de los puertos el plazo de la licencia es de 13 años debido a que son licencias otorgadas de acuerdo al Pliego General basado en la regulación anterior. La media nacional se sitúa en 12 años, aproximadamente. En el caso de las licencias de Avilés, Ceuta, Arrecife, Las Palmas, Puerto del Rosario, Málaga, Santander y Sevilla, se trata de prórrogas hasta la aprobación de las nuevas prescripciones particulares.
- En el indicador número de servicios/número de remolcadores disponibles (página 44) el valor más alto del indicador corresponde a los Puertos de Melilla (2.735), Bahía de Algeciras (1707) y Valencia (1286) y los tres más bajos corresponden a Arrecife (43), Sevilla (46) y Gandía (50). Estos resultados, se ajustan claramente al concepto de “economía de escala”, a excepción del caso particular de Melilla donde el servicio de remolque es obligatorio para la mayoría de buques (1.507 buques entrados en 2013, lo que implica 3.014 entradas/salidas de buques en puerto), estando el remolcador siempre en situación de disponibilidad aunque no se realice el servicio, por lo que al disponer de un único remolcador el número de servicios por remolcador es muy alto.

El concepto de “economía de escala” se expresa claramente en el gráfico siguiente que da lugar a un ajuste a través de una línea exponencial que implica la economía de escala que representa el mayor número de operaciones realizadas por remolcador en el caso de los puertos grandes. Los Puertos de la Bahía de Algeciras, Valencia y Barcelona son los más productivos por número de remolcadores.



facturación media y tarifas máximas es prácticamente nula en la mayoría de puertos, lo que indica que en la práctica las prestadoras de servicios aplican tarifas muy cercanas a la máxima.

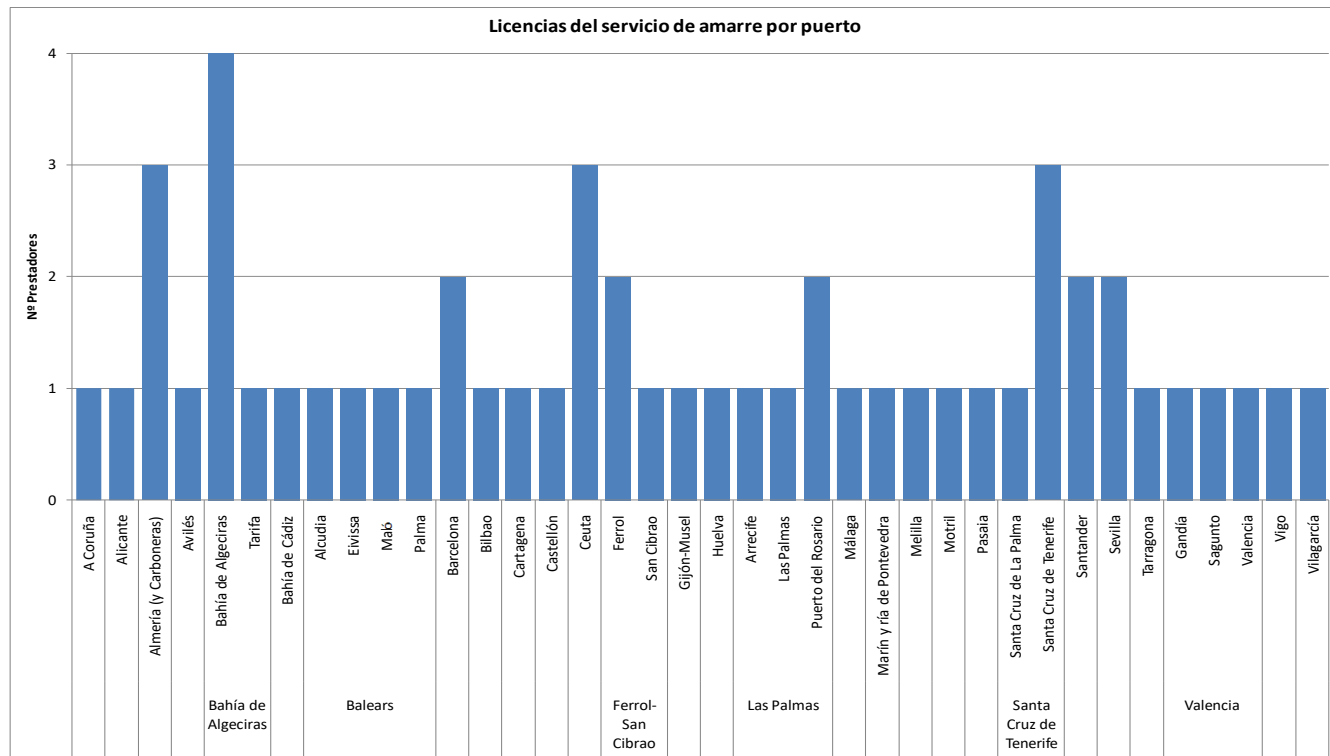
Las tarifas máximas que se muestran en las gráficas de los indicadores de este documento son las tarifas máximas estimadas por las Autoridades Portuarias como más representativas para cada tramo de G.T. Por ello, el hecho de que la facturación media supere a la tarifa máxima en algunos tramos puede deberse a una estimación errónea de la tarifa máxima por parte de las Autoridades Portuarias, a errores en el registro del número de servicios o/y de facturación, a la inclusión en el registro de facturaciones debidas a recargos por servicios especiales, etc.

- Los principales grupos empresariales representan un 91% del total de los prestadores del servicio de remolque. Cabe destacar al Grupo Boluda quien posee el 42% de las licencias registradas.

2.3. INDICADORES DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE

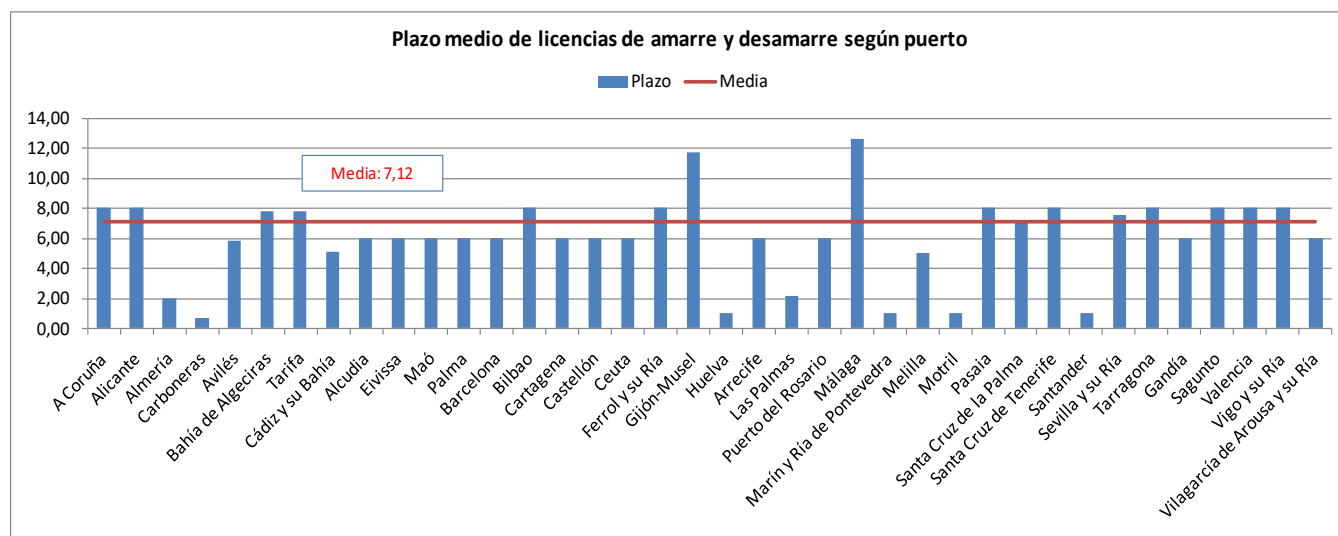
2.3.1. Indicadores de grado de competencia del servicio de amarre

- Número de licencias del servicio de amarre por puerto:

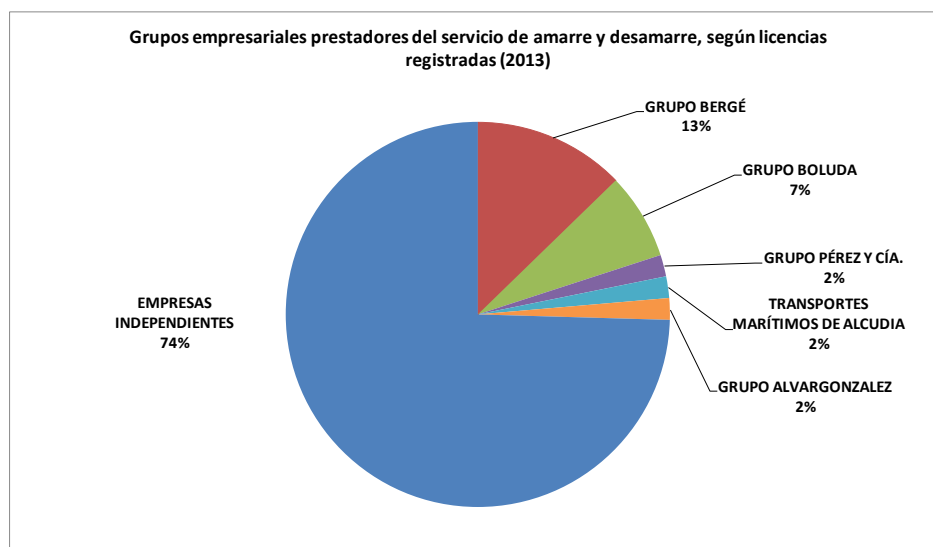


- Plazo medio de licencias por puerto:

El plazo medio se sitúa en aproximadamente 7 años, sin incluir en el cálculo de la media aquellas licencias cuya duración es de 2 años o inferior (Almería, Huelva, Las Palmas, etc.). El motivo por el que el plazo de la licencia es bajo en estos puertos es debido a que se trata de una ampliación o prórroga hasta la aprobación de los nuevos pliegos del servicio de amarre.



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



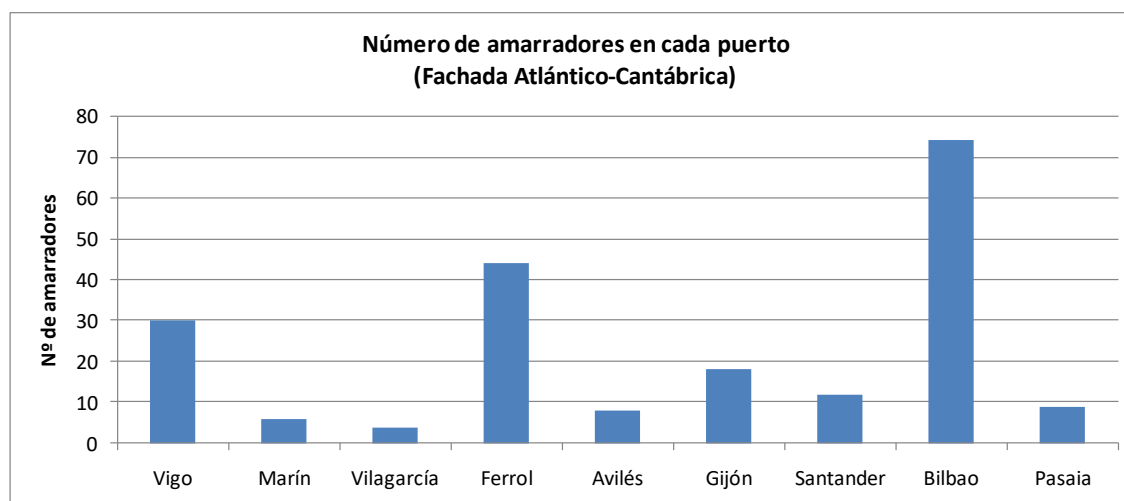
La mayoría de las licencias del servicio de amarre y desamarre corresponden a empresas independientes (74%). El grupo empresarial con mayor presencia es el Grupo Bergé, con un 13% de las licencias, seguido por el Grupo Boluda con un 7%.

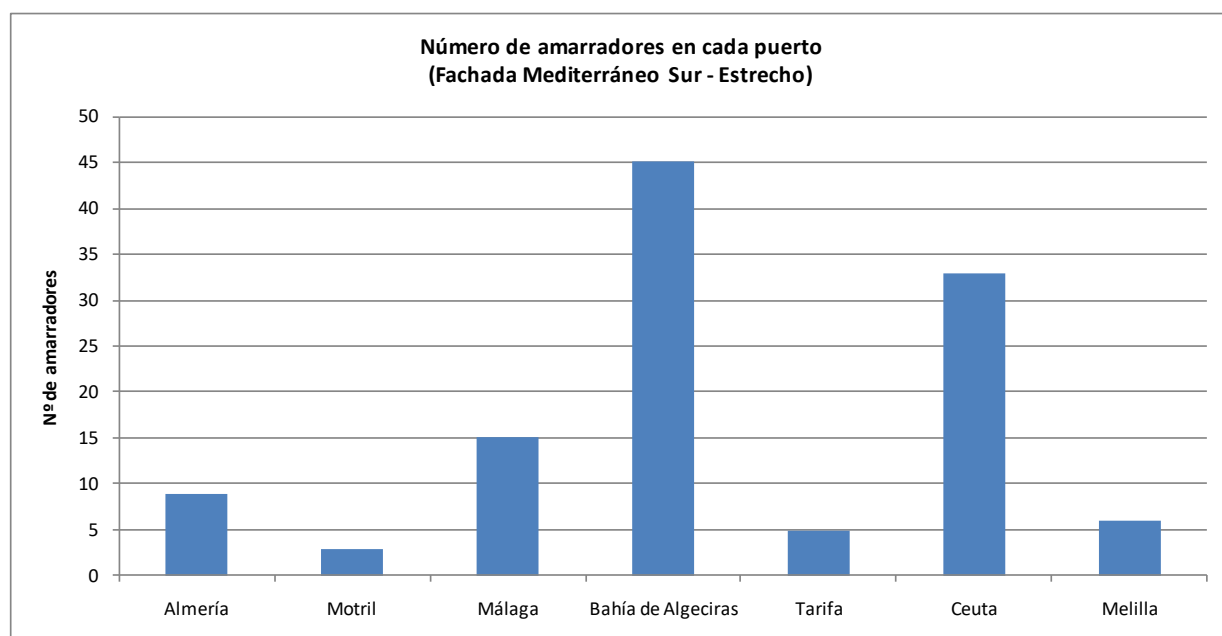
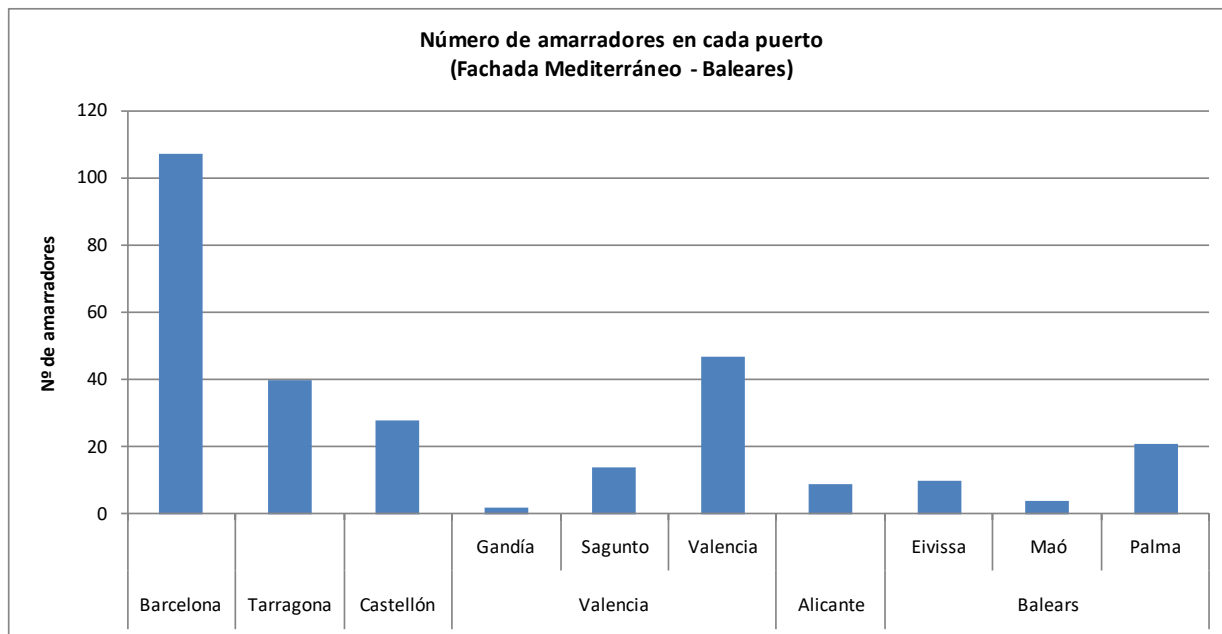
2.3.2. Indicadores de recursos del servicio de amarre

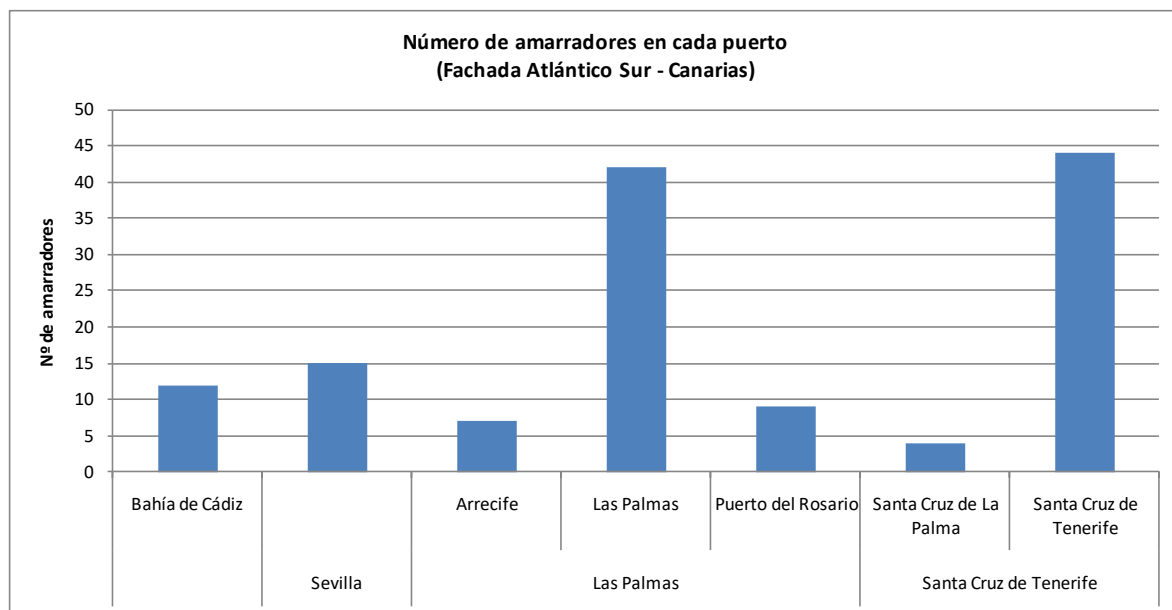
- Número de amarradores de cada puerto:

Las siguientes gráficas muestran el número de amarradores de cada puerto, entendiéndose por amarradores al personal dedicado a la operativa del servicio: amarradores, encargados de amarradores, patrones, etc. Este Indicador se muestra con los puertos desglosados en cuatro fachadas (Atlántica-Cantábrica, Mediterráneo-Baleares, Mediterráneo Sur-Estrecho y Atlántico Sur-Canarias).

No se dispone del dato de si los empleados son a tiempo parcial o a tiempo completo.







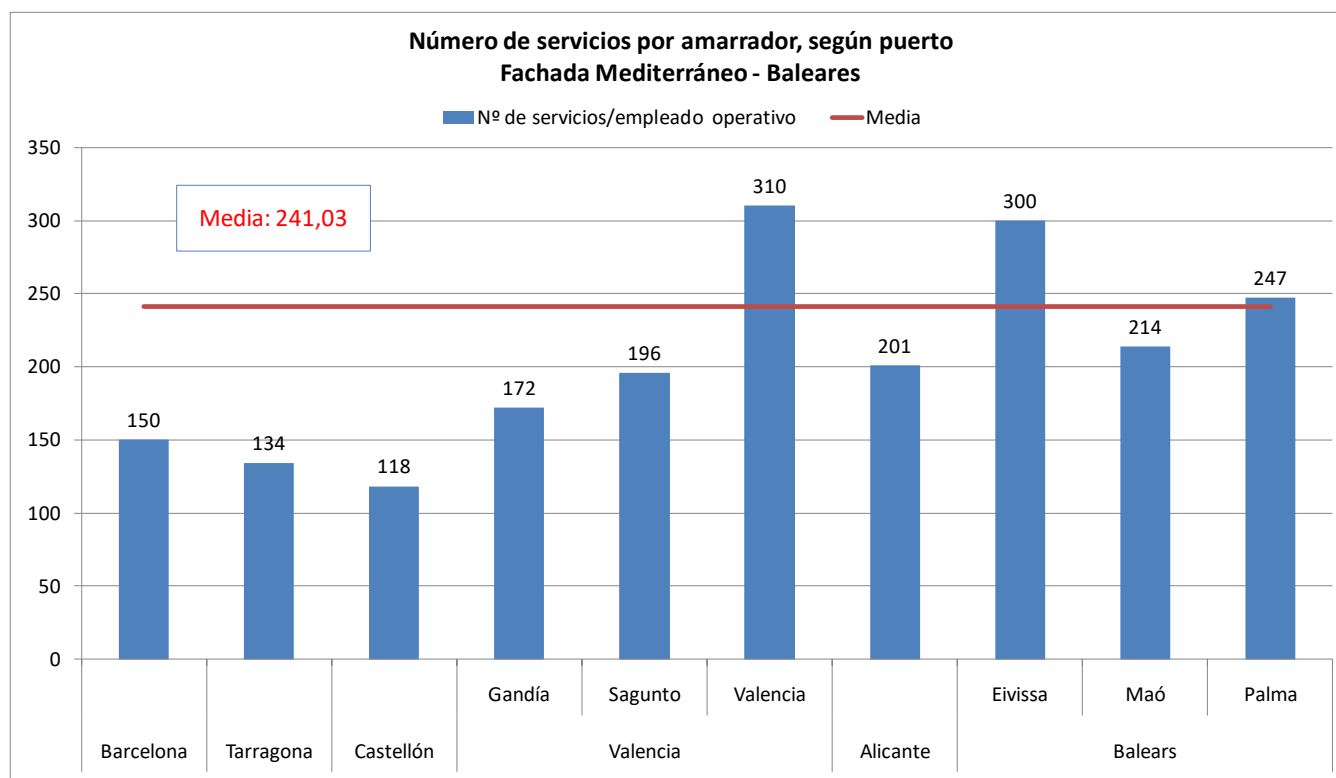
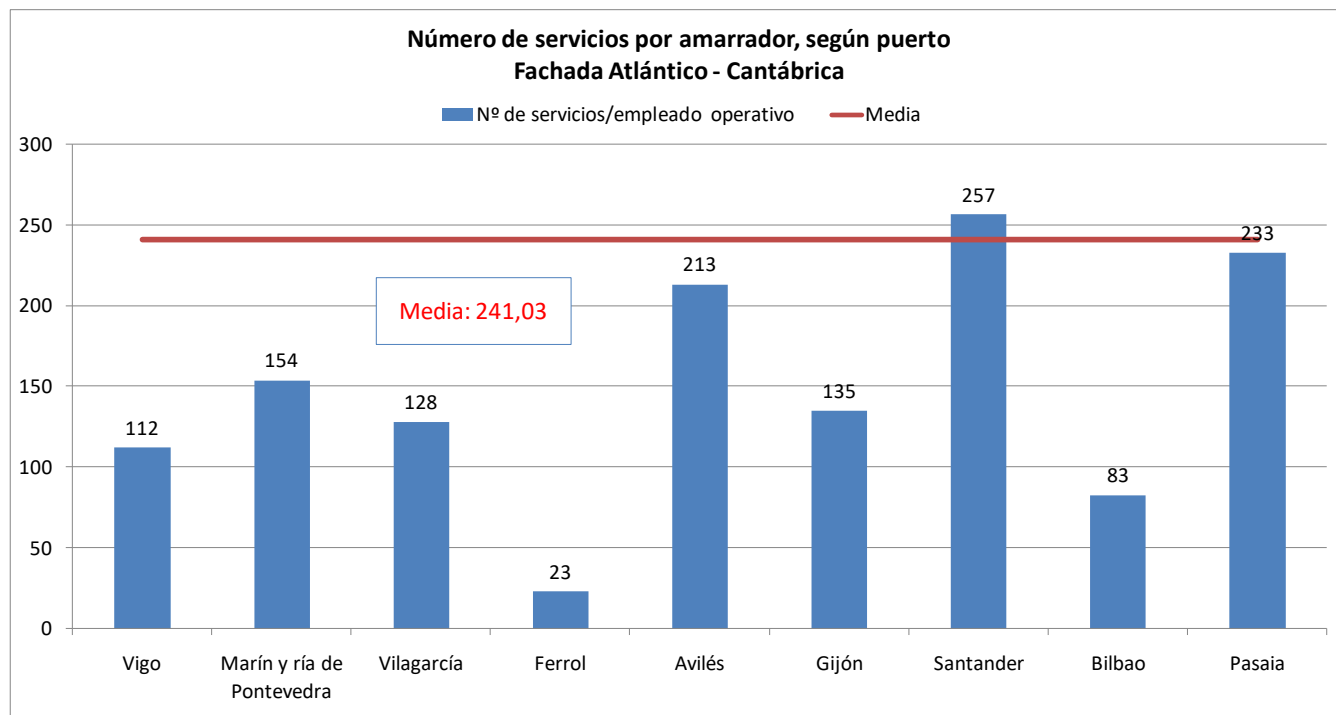
2.3.3. Indicadores de actividad del servicio de amarre

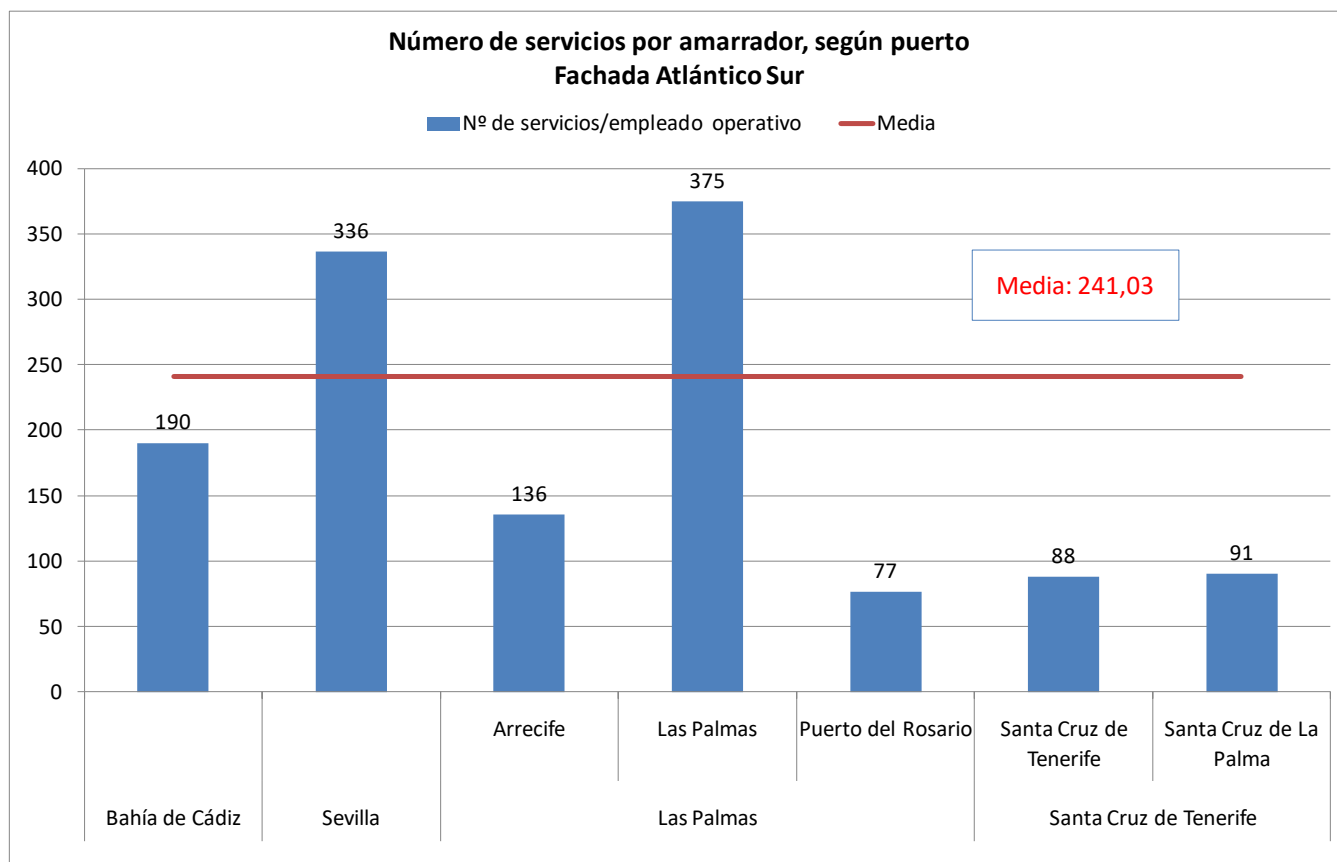
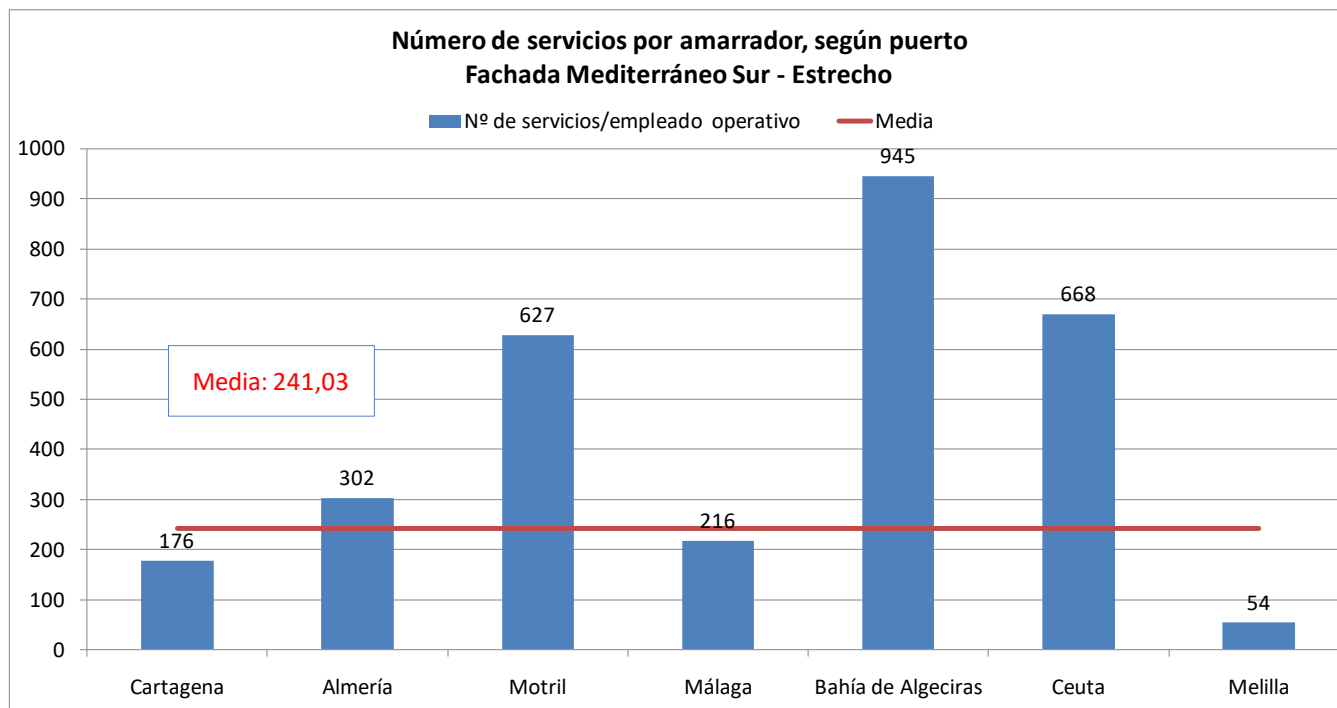
- Número de servicios por amarrador durante el año 2013 según puerto.

Las siguientes gráficas muestran el número medio de servicios por cada amarrador, entendiéndose por amarradores al personal dedicado a la operativa del servicio: amarradores, encargados de 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.

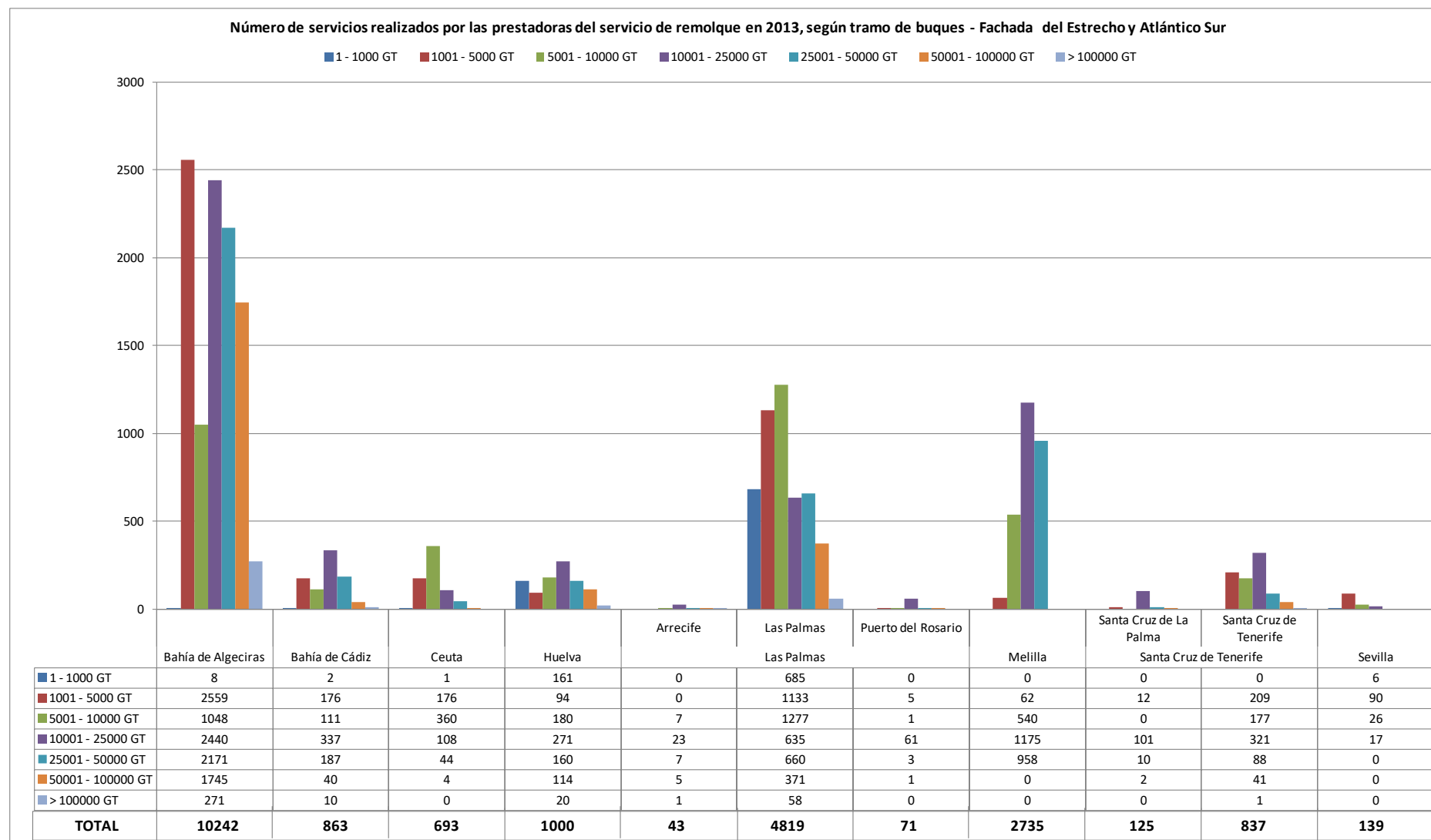
Los datos relativos al número de amarradores proceden de la base de datos del Departamento de Servicios Portuarios de Puertos del Estado. No existen datos sobre el número de empleados operativos de los puertos de A Coruña, Huelva y Alcudia. Además, en el registro de algunos puertos como Ferrol o Bahía de Algeciras, no se especifica el número de empleados operativos (amarradores, encargados de amarradores, etc.), por lo que se ha considerado la cifra total de empleados indicada para la elaboración del indicador, cifra que podría incluir empleados administrativos.

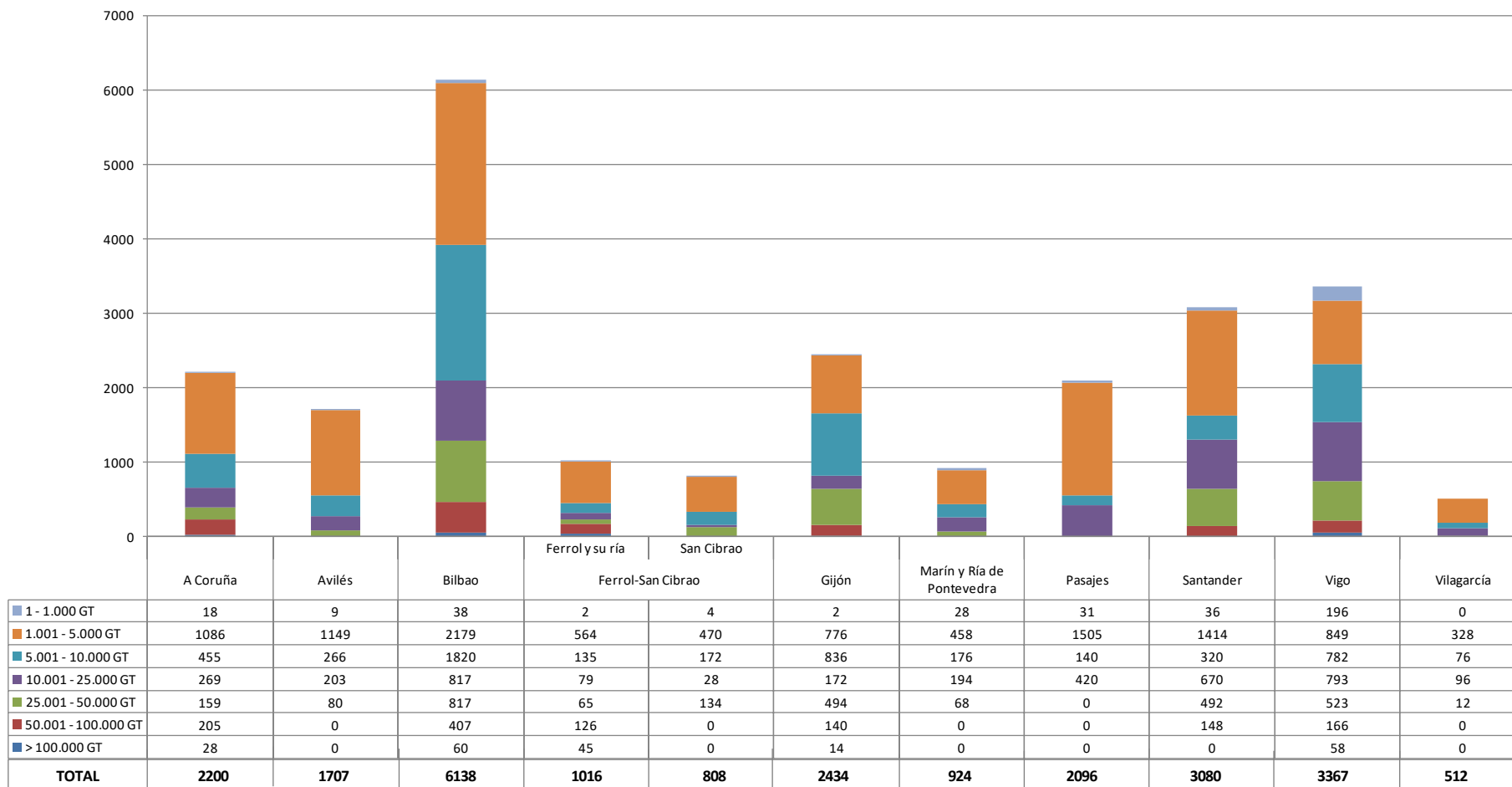
Asimismo, en los puertos en los que hay más de una empresa prestadora, solamente se reflejan en el indicador las prestadoras de las que están disponibles tanto el número de servicios como el número de empleados operativos.



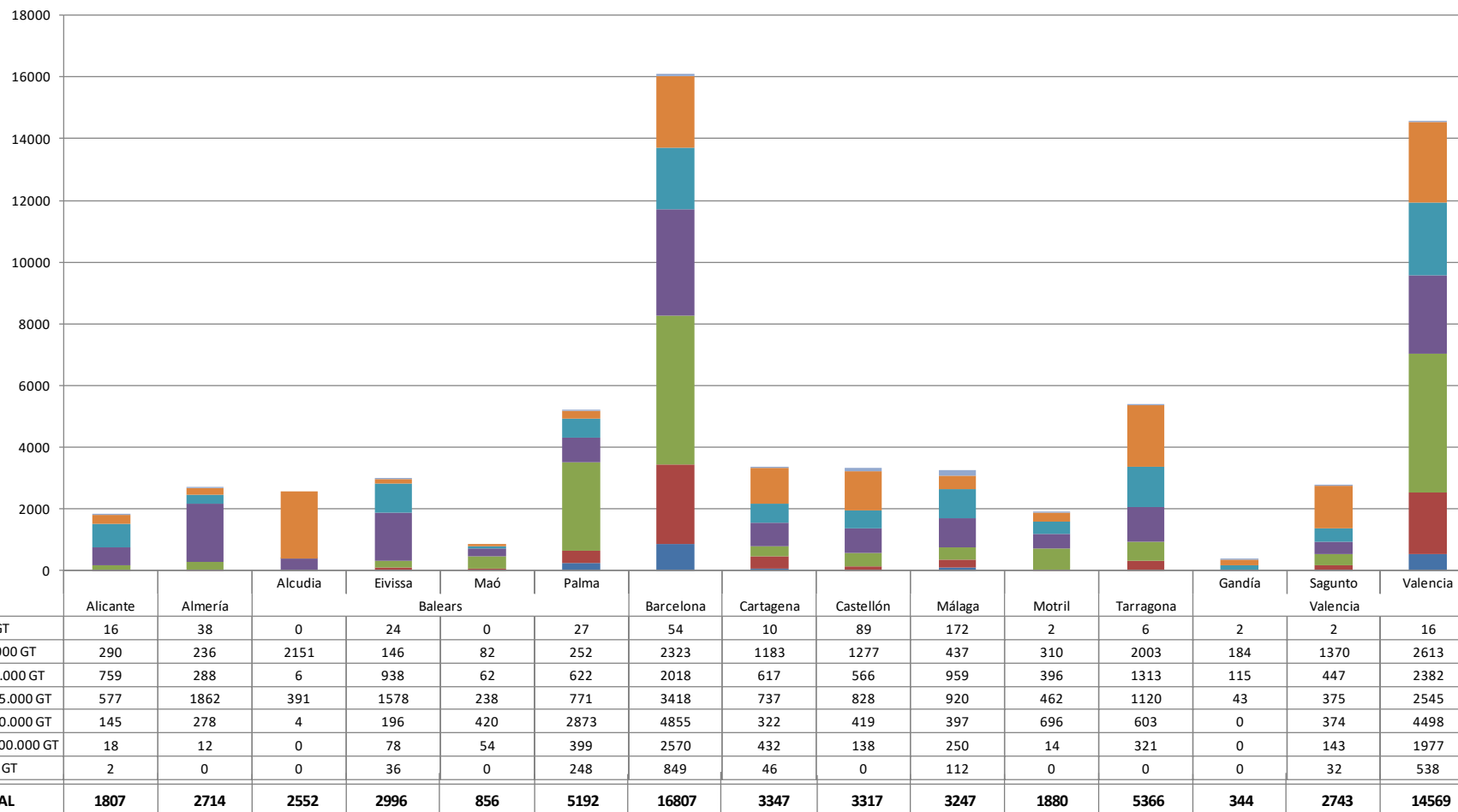


- Número de servicios realizados en cada puerto durante el año 2013, según tramos de GT de los buques.



Nº de servicios realizados por empresa prestadora del servicio de amarre y desamarre en 2013, por tramo de buque - Fachada Atlántica


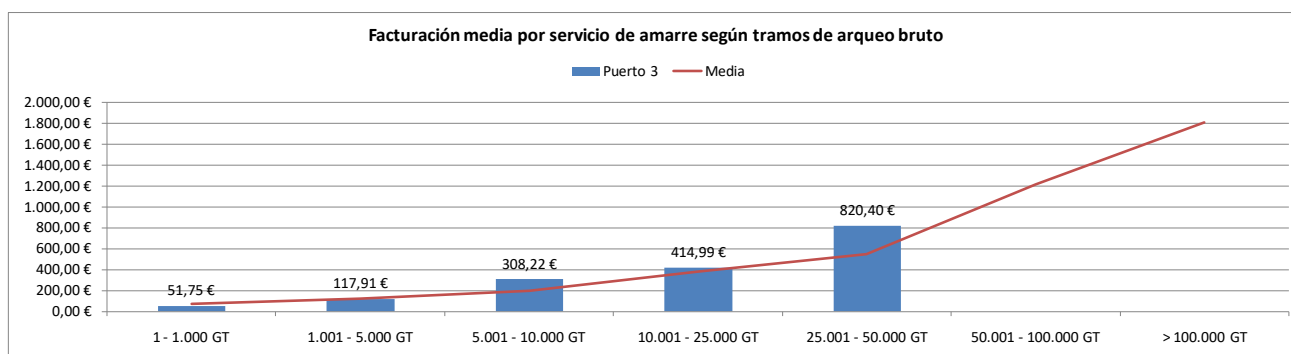
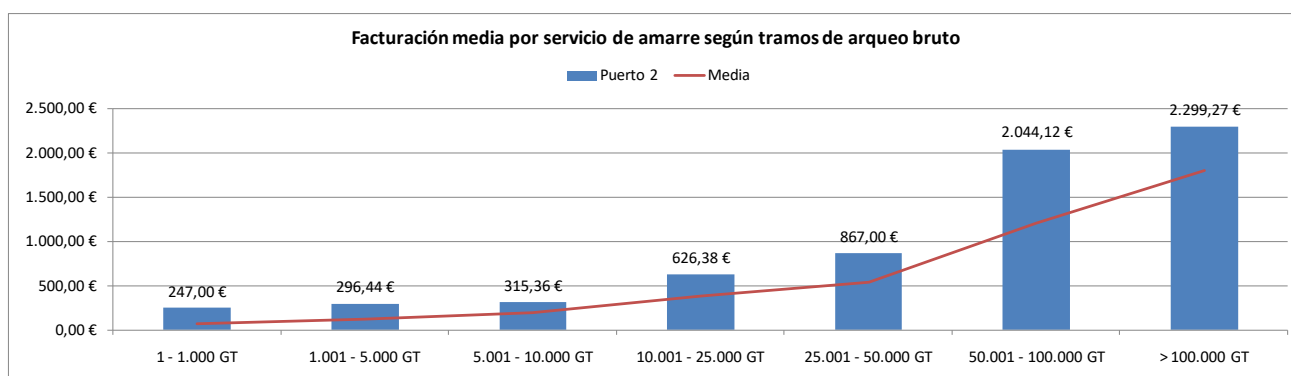
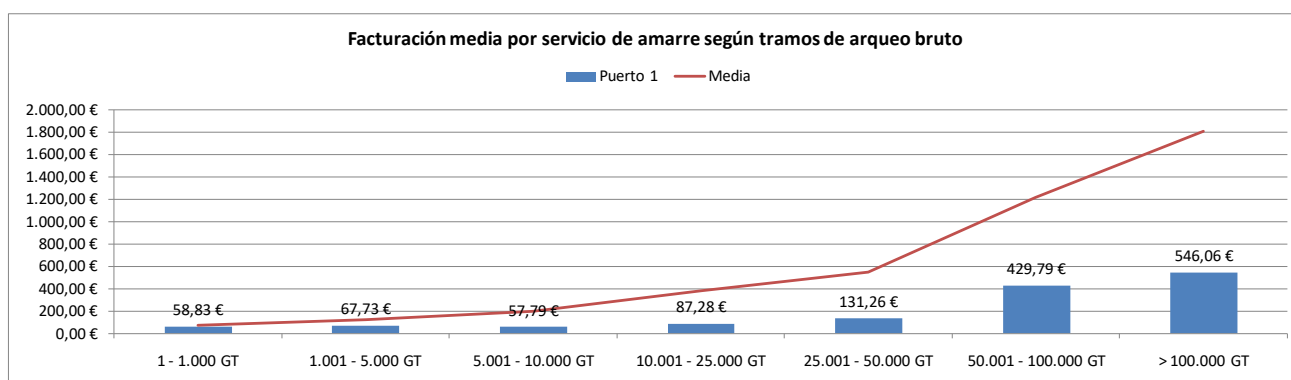
Nº de servicios realizados por empresa prestadora del servicio de amarre y desamarre en 2013, por tramo de buque - Fachada Mediterránea



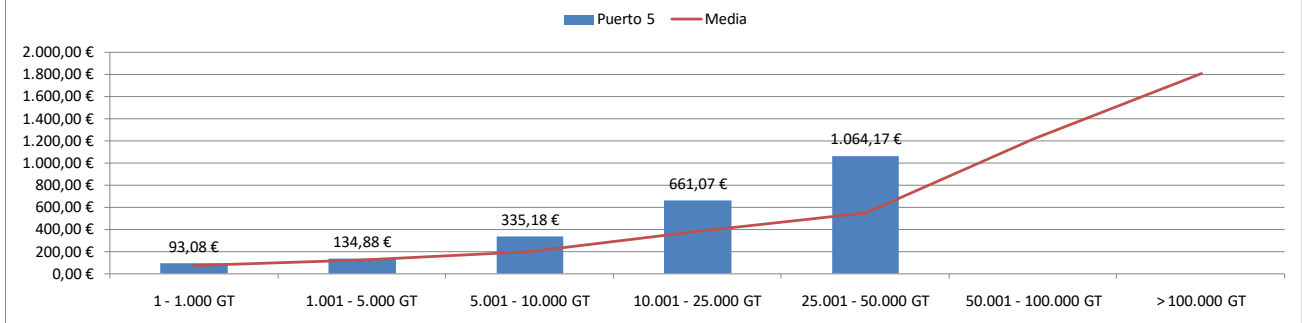
2.3.4. Indicadores económicos del servicio de amarre

- Facturación media por servicio de amarre y desamarre para buques, según tramo:

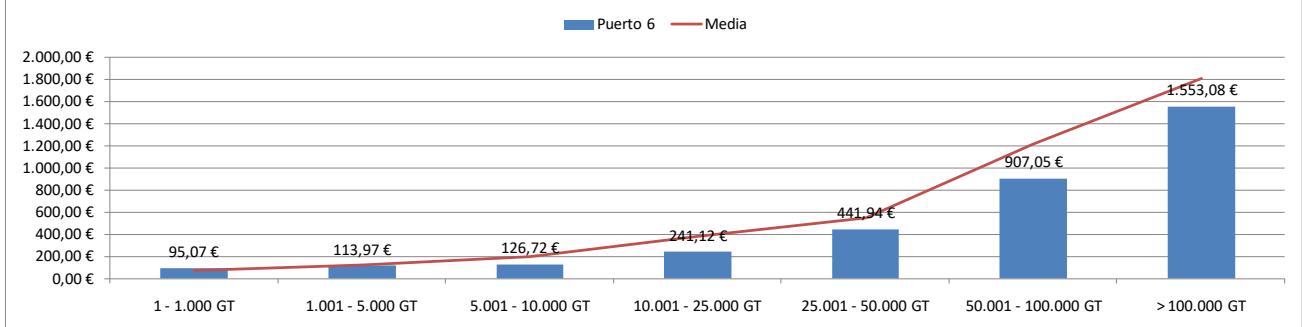
A continuación se representa la facturación media por servicio de amarre y desamarre en los diversos puertos, mostrando el dato según el tramo de arqueo bruto de los buques. Los datos se muestran de forma anónima, manteniendo de esta manera la confidencialidad de las prestatarias. La facturación media se calcula a partir del promedio de la facturación anual de las empresas prestadoras y del promedio de los servicios realizados durante el periodo, según los datos de la base de datos del Departamento de Servicios Portuarios de Puertos del Estado, que han sido corregidos y verificados por las Autoridades Portuarias, antes de su inclusión en el presente informe. No se dispone de datos de los Puertos 4, 16, 27 y 28, por lo que no aparecen en las siguientes gráficas.



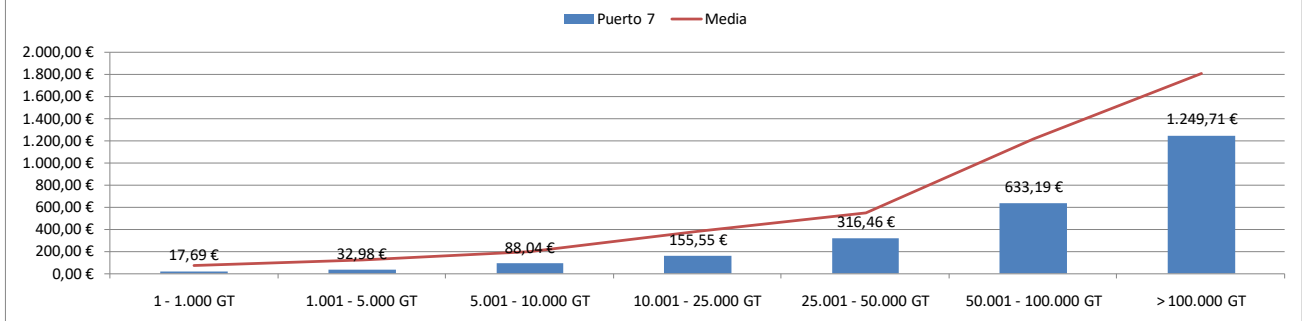
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



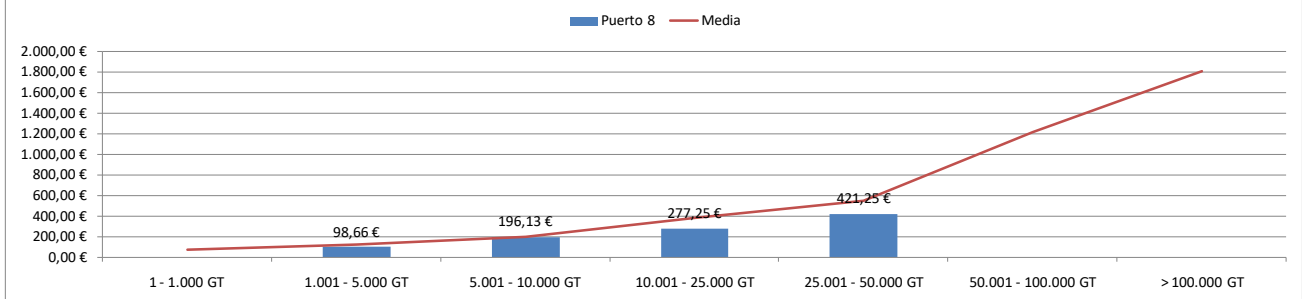
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



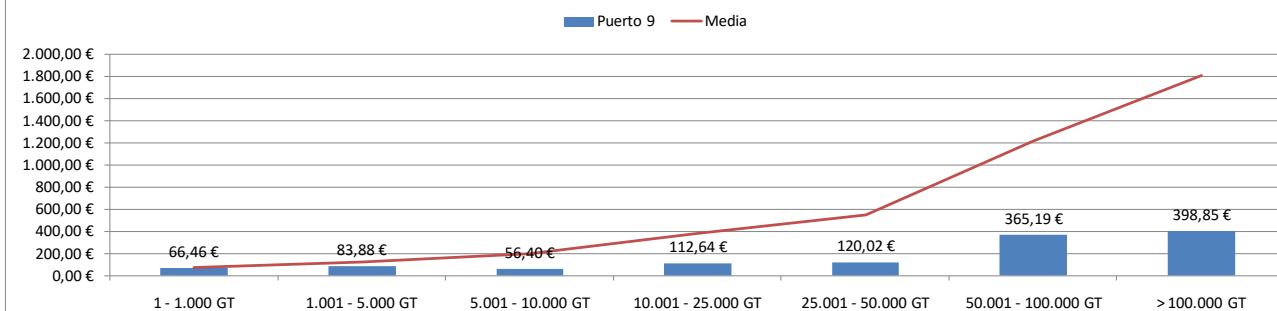
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



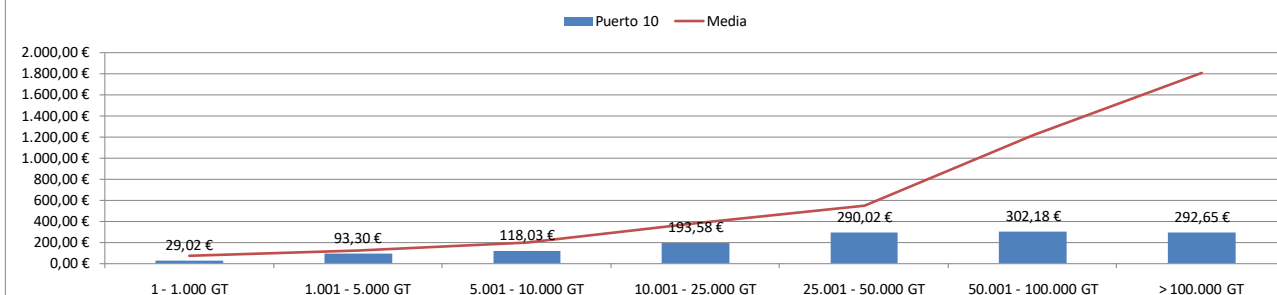
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



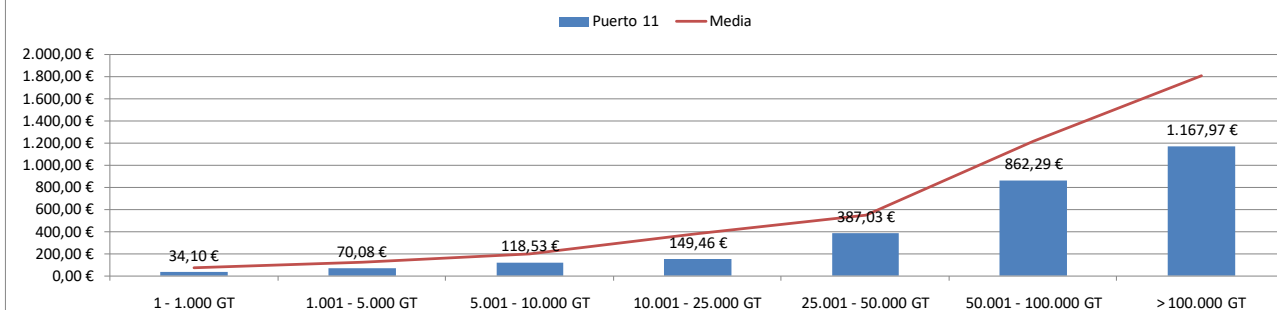
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueo bruto



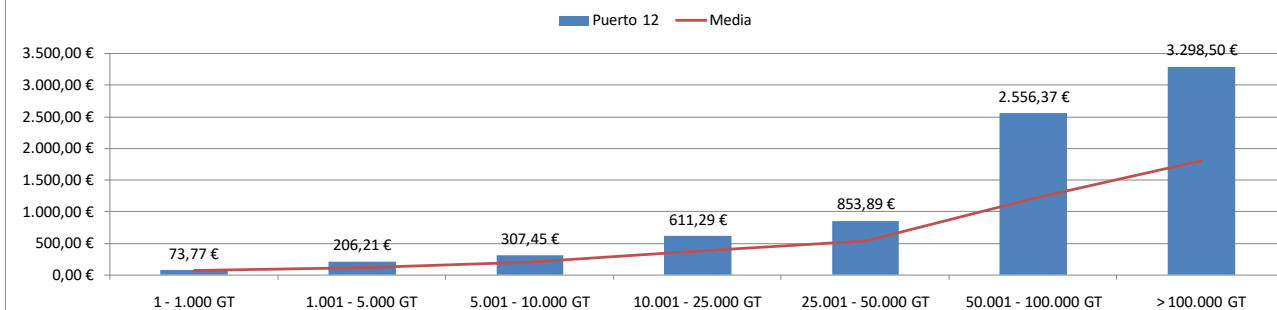
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueo bruto



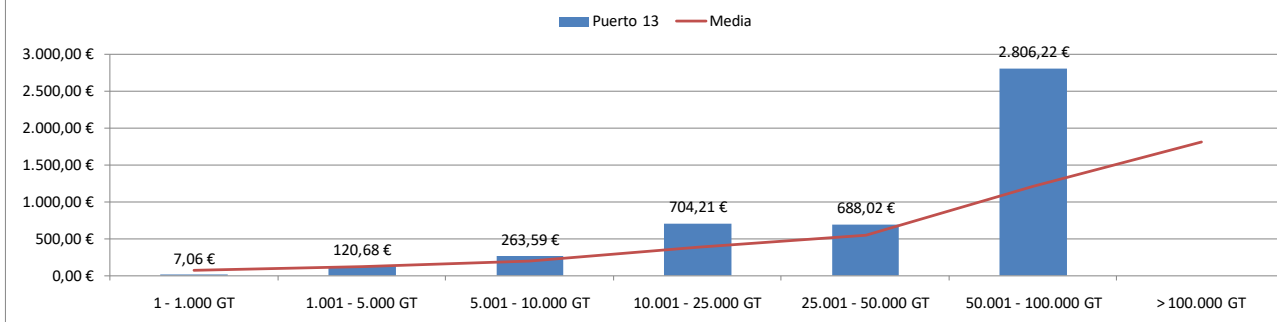
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueo bruto



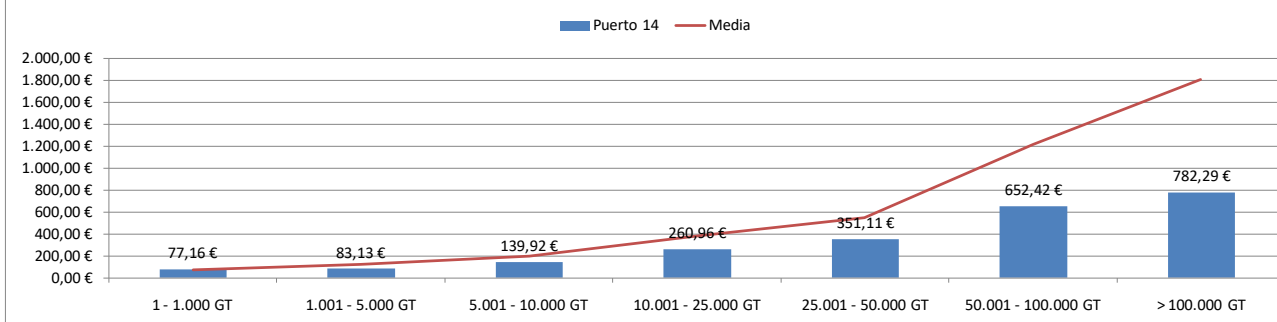
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueo bruto



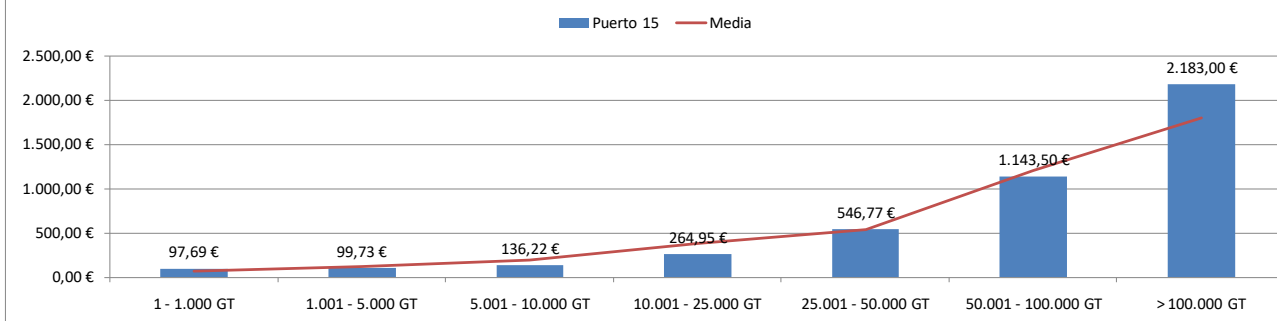
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



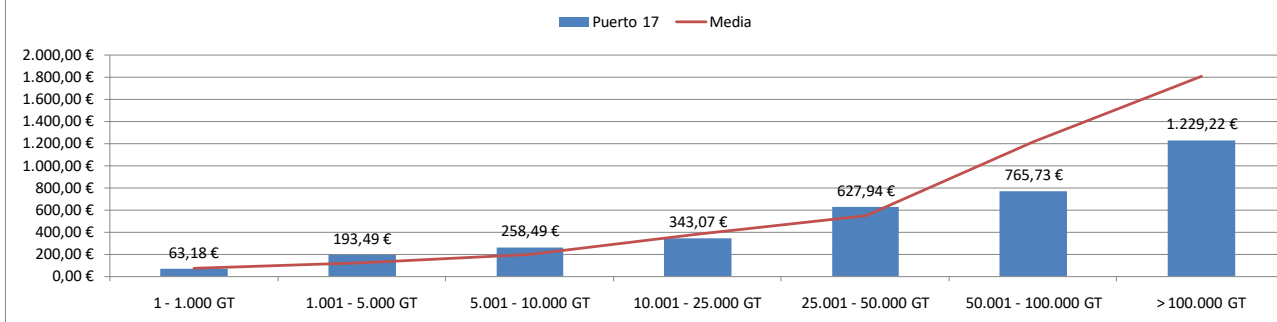
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



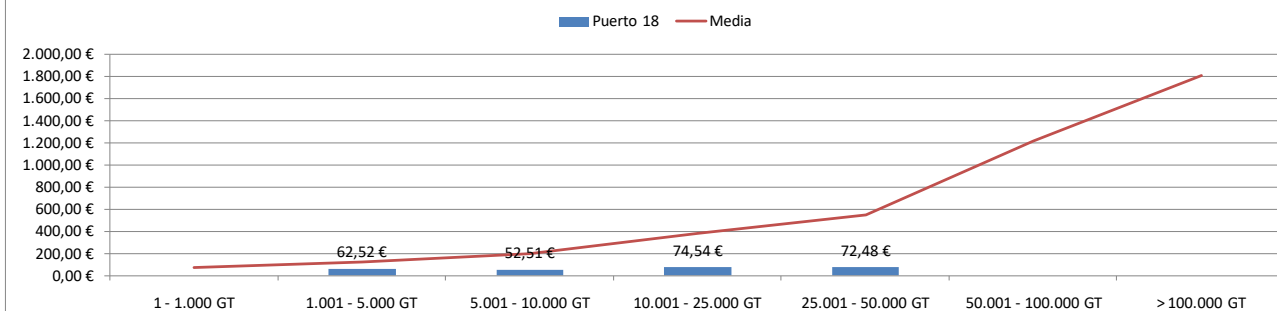
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



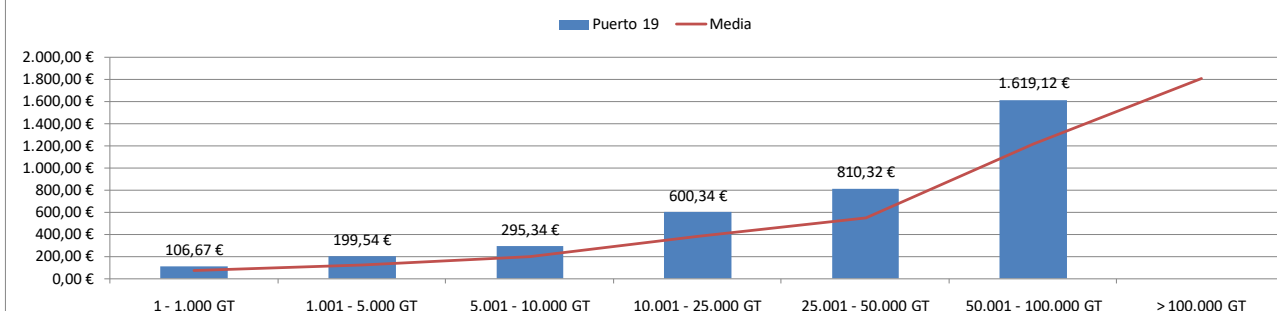
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



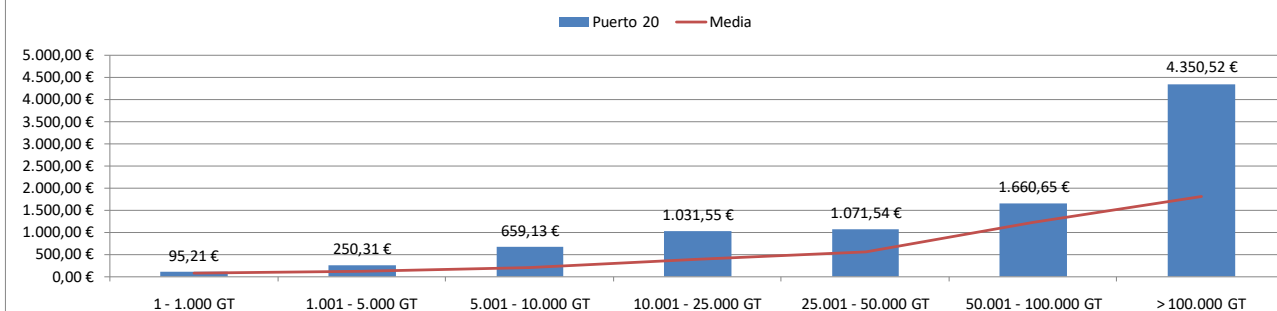
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



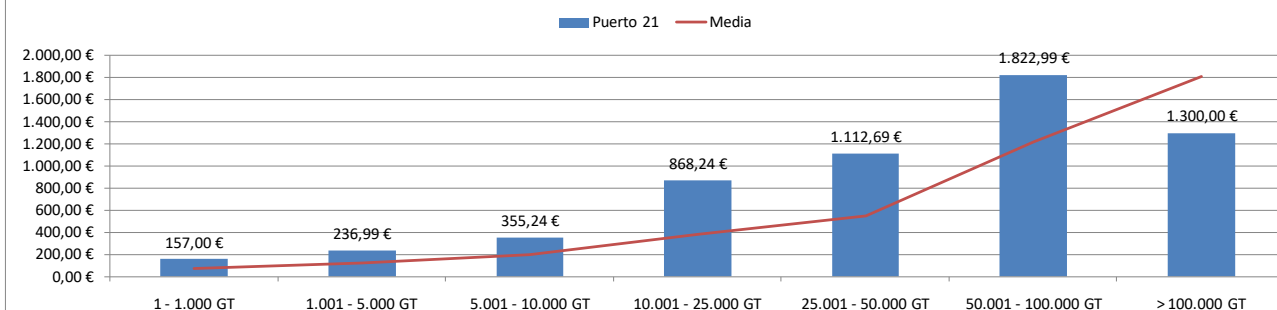
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



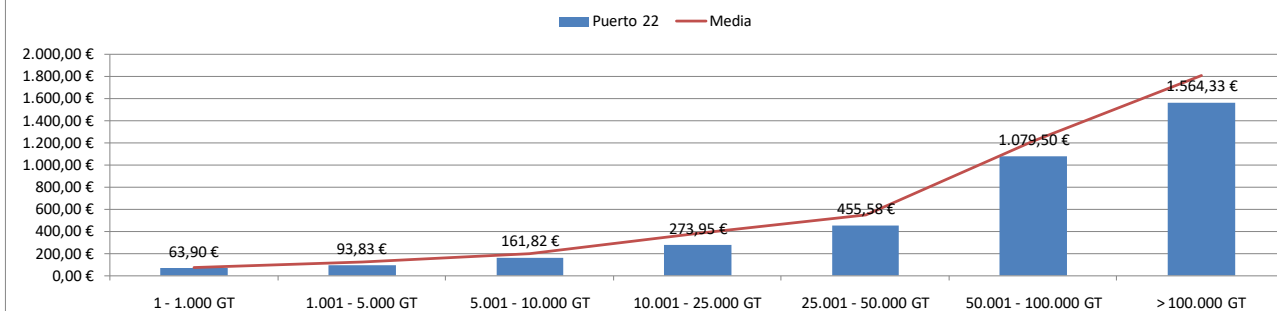
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



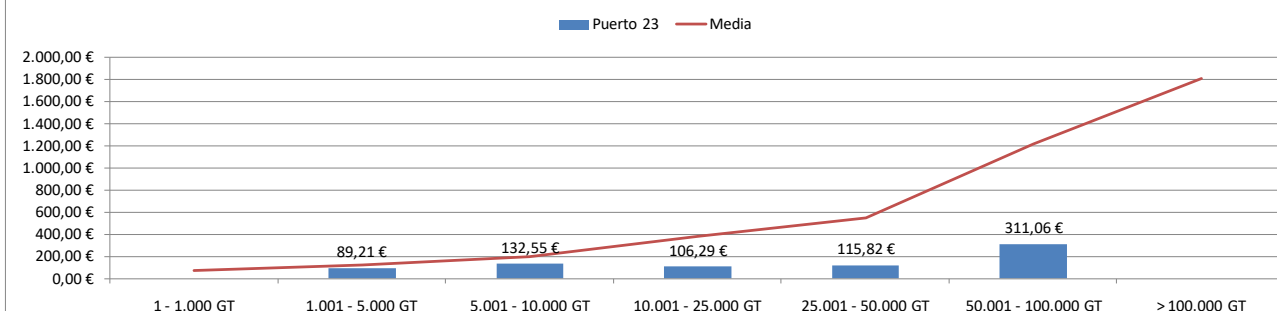
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



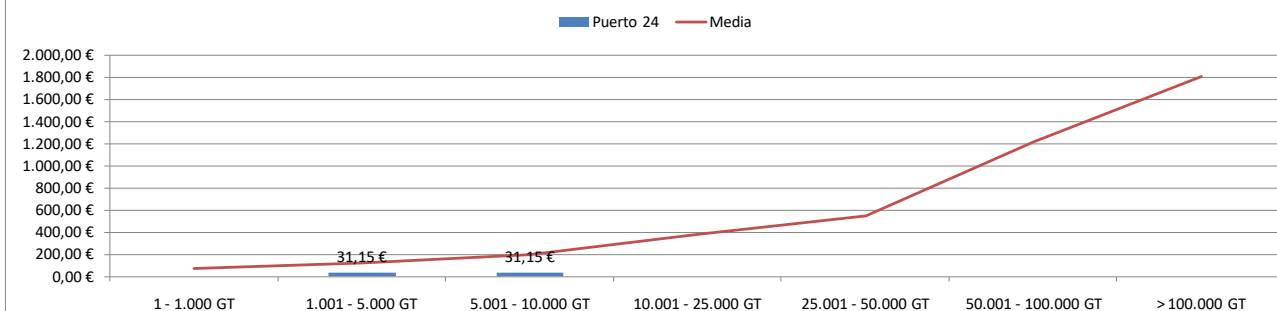
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



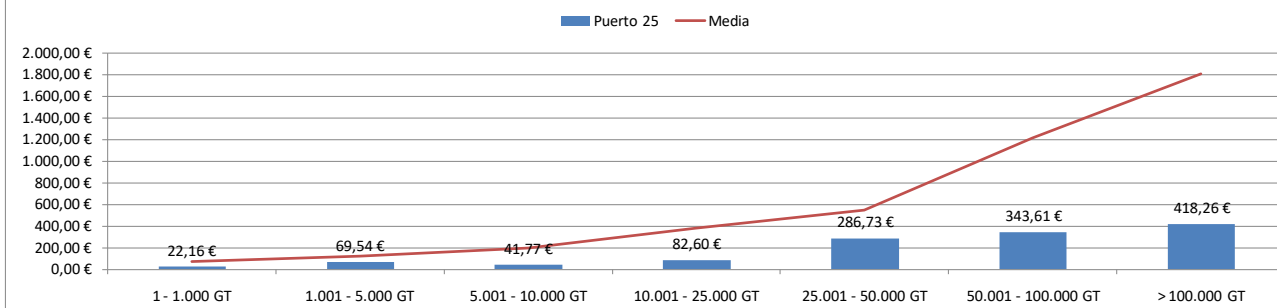
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



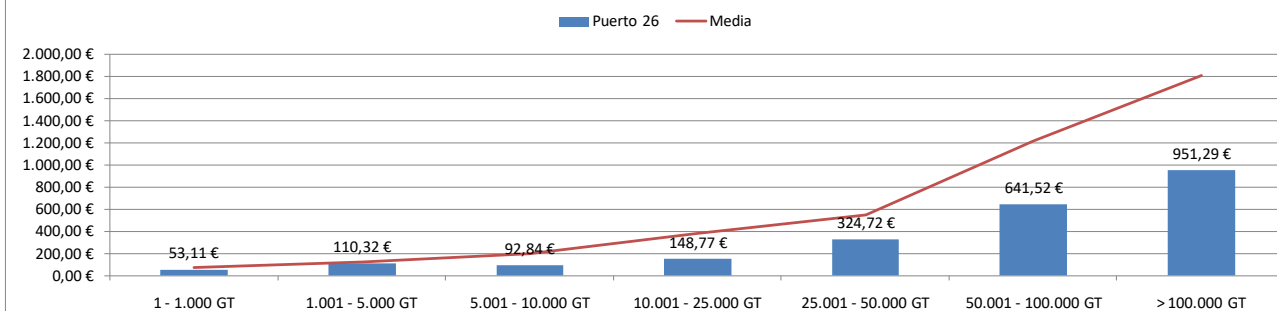
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



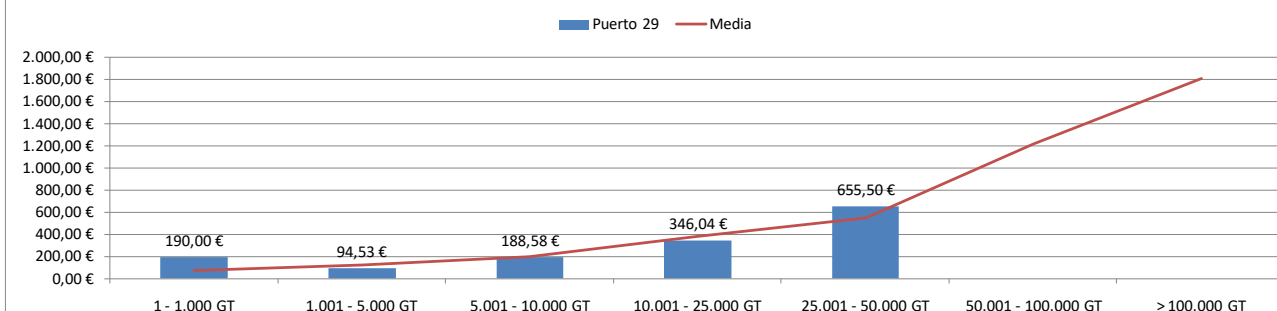
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



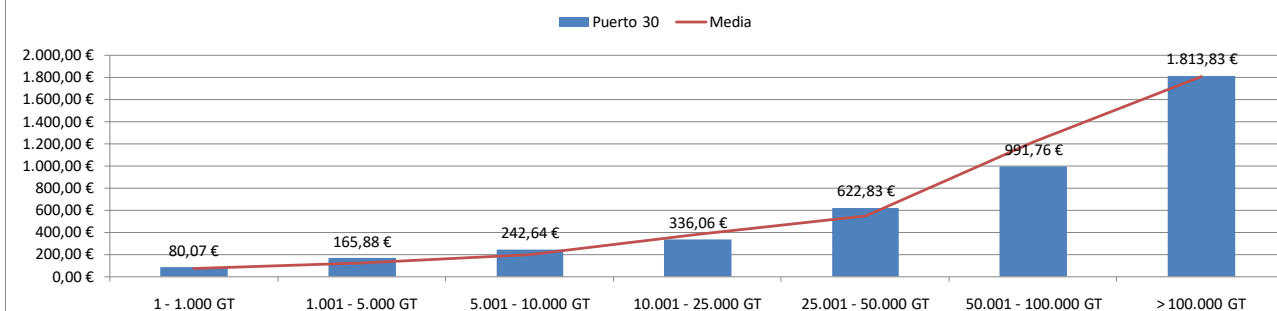
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



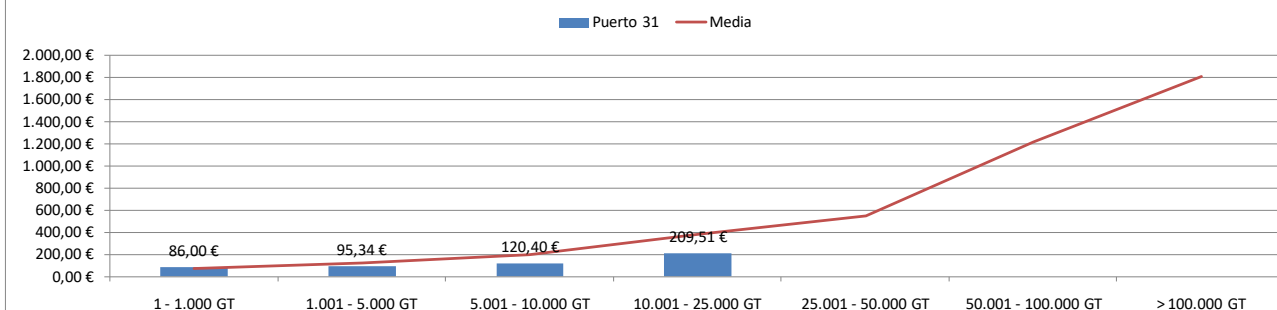
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



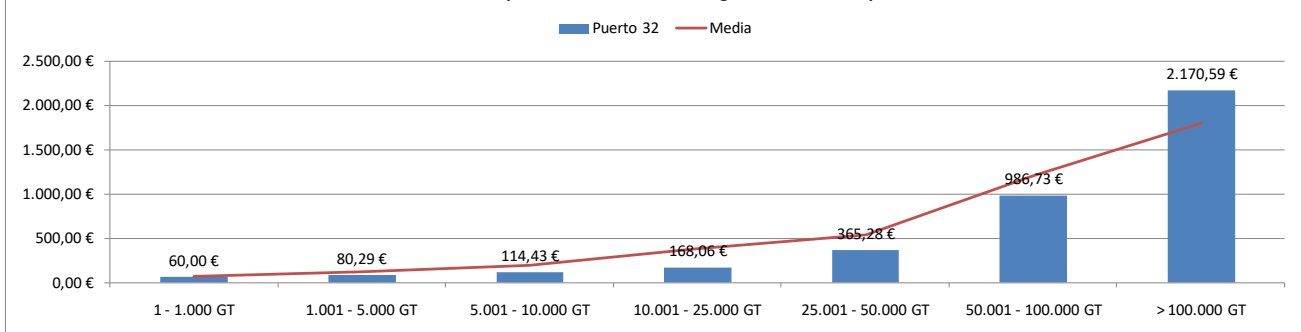
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



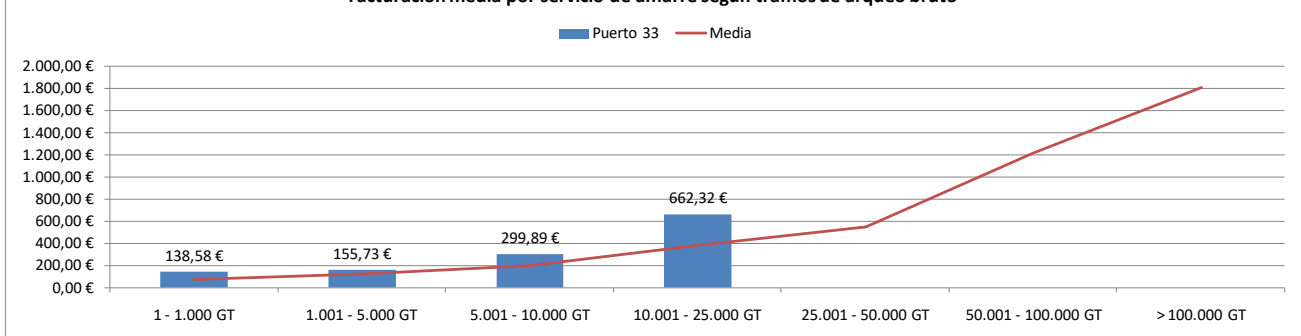
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



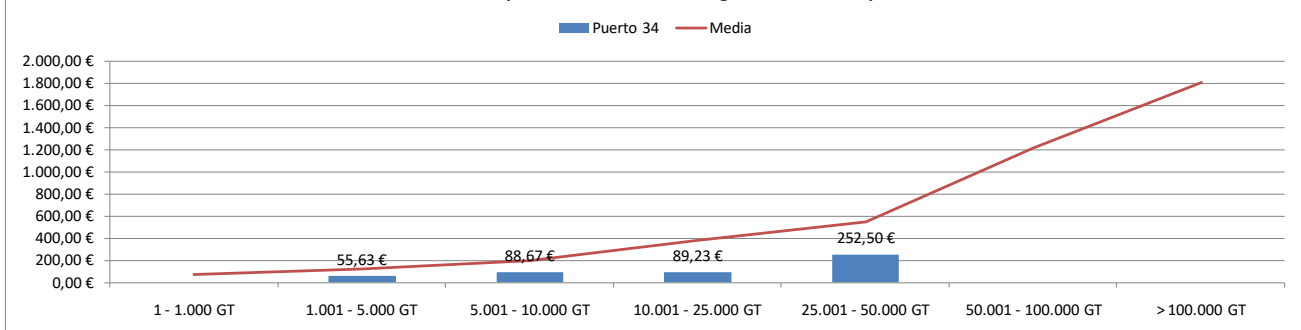
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



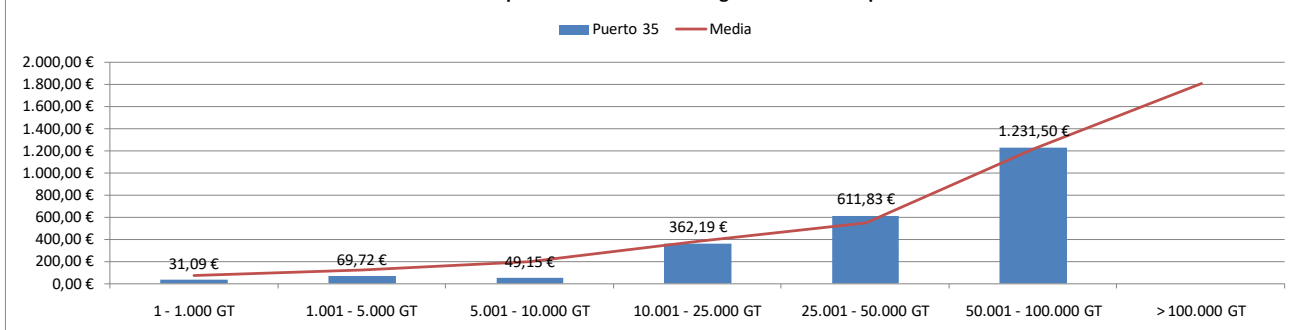
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



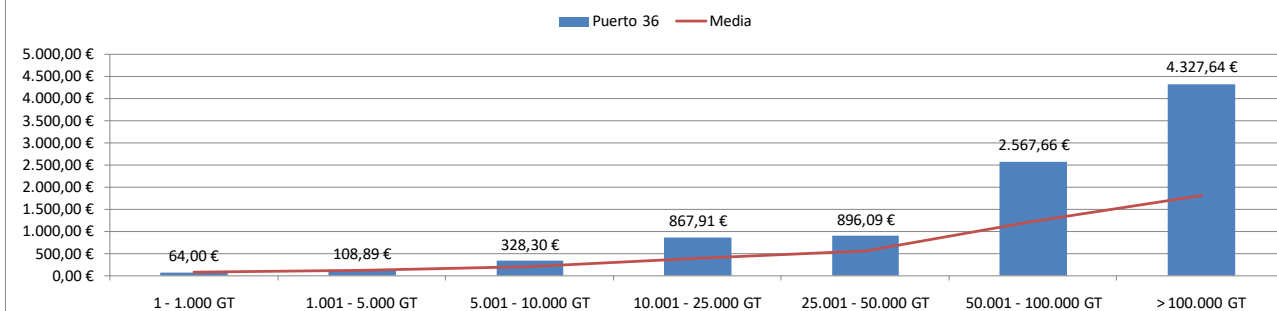
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



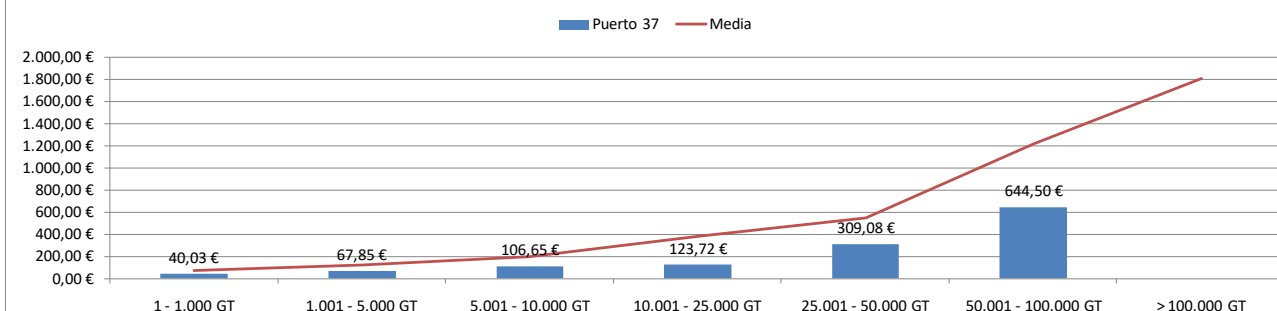
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



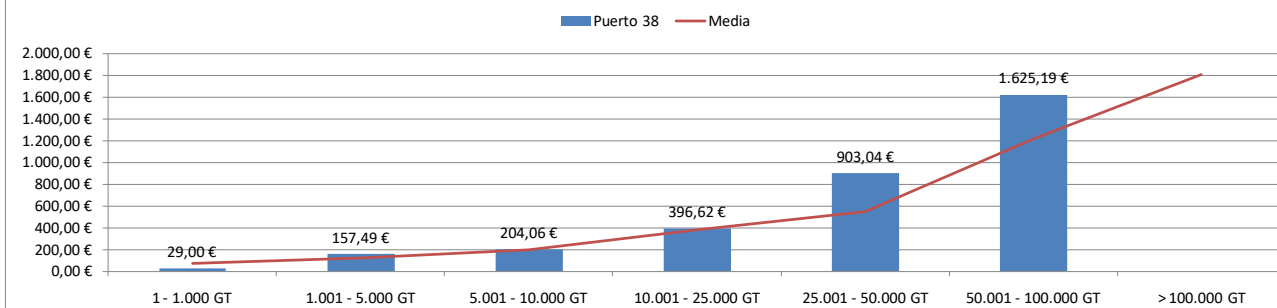
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueo bruto



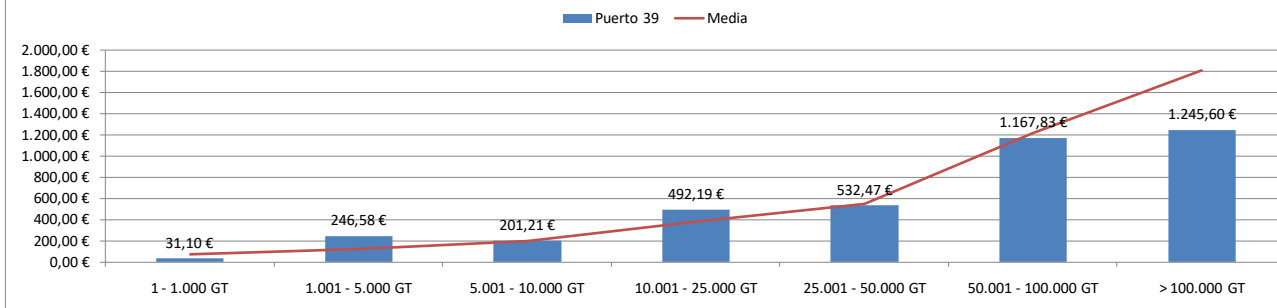
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueo bruto



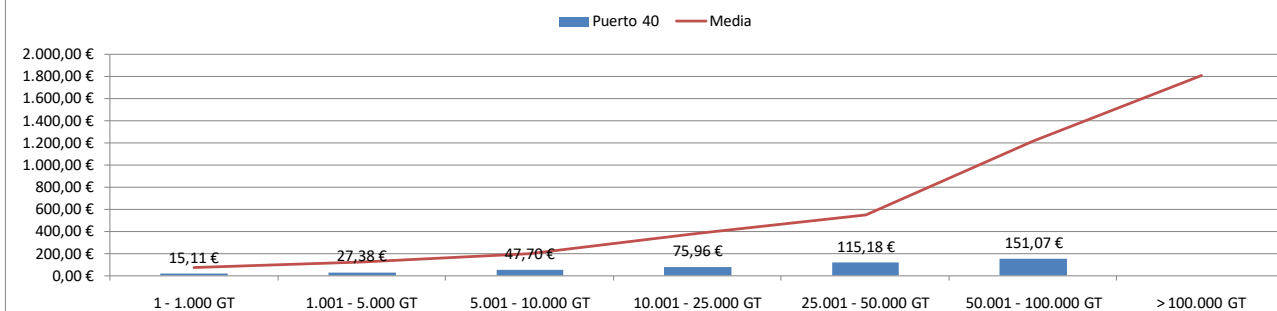
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueo bruto



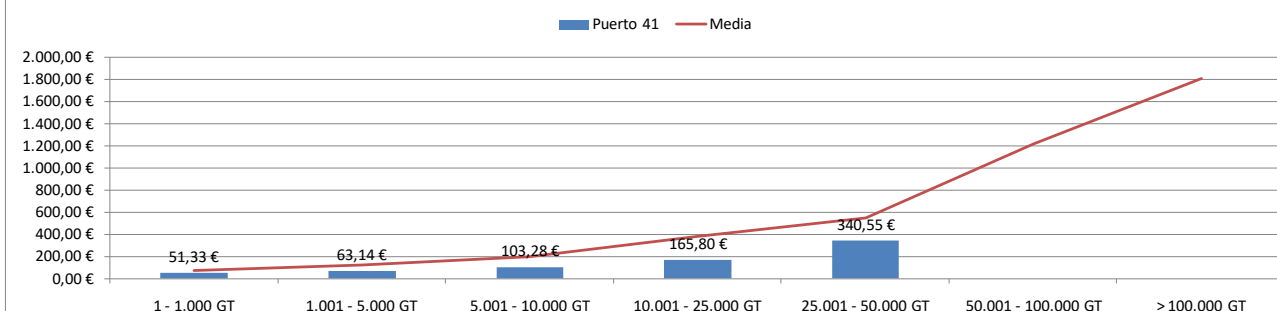
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueo bruto



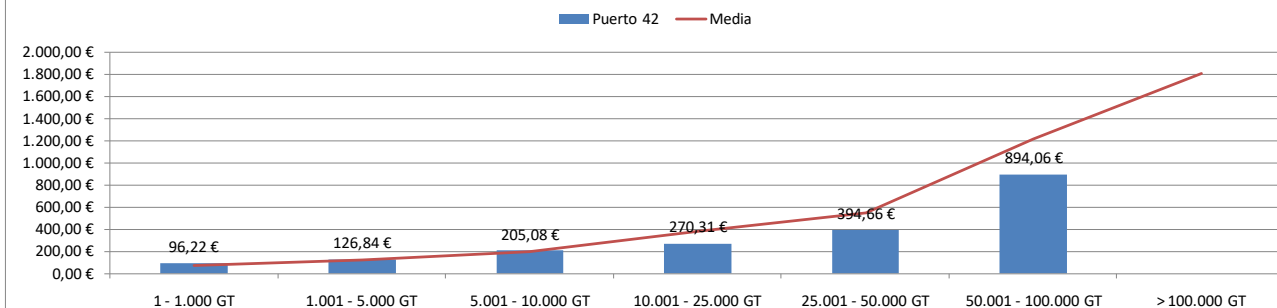
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto



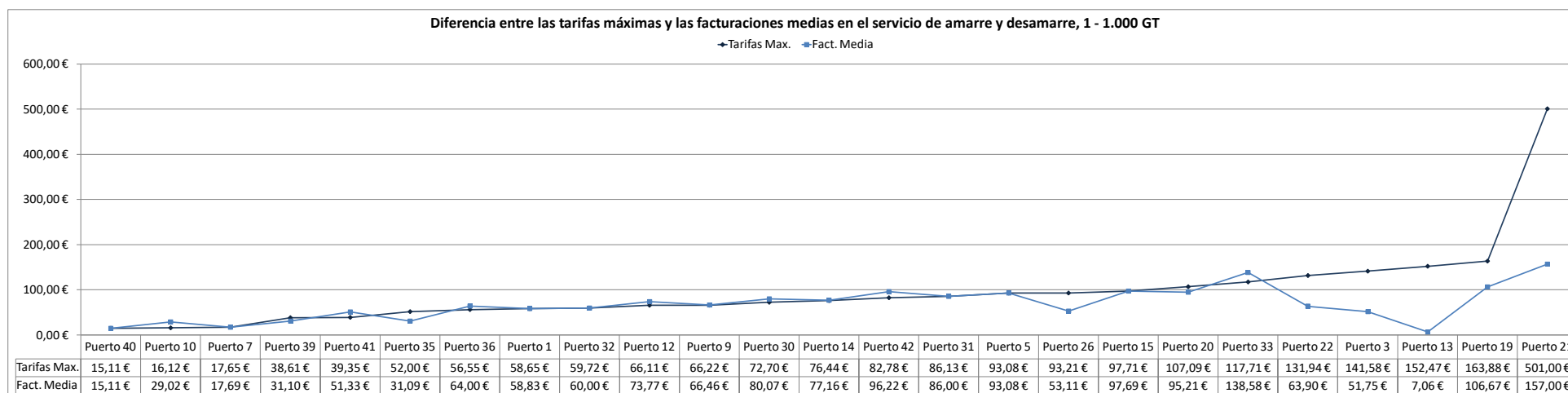
Facturación media por servicio de amarre según tramos de arqueado bruto

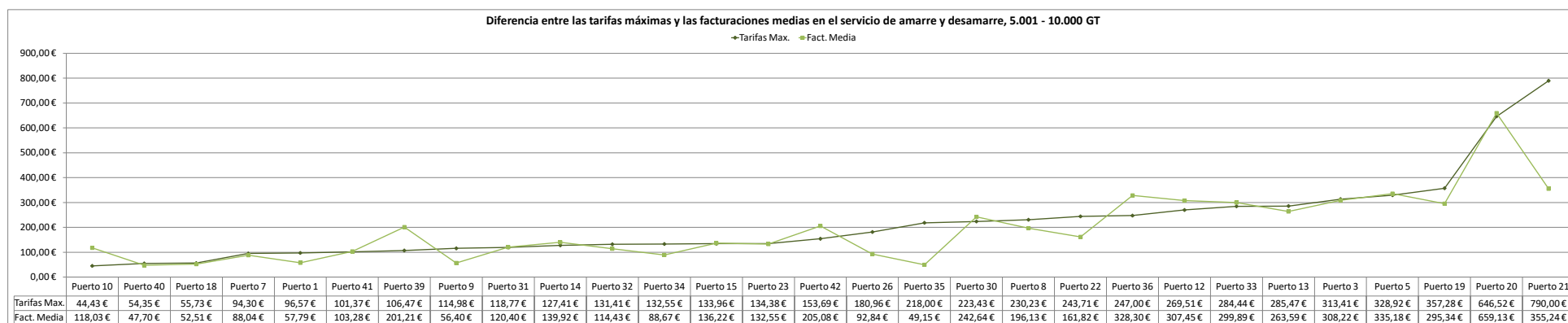
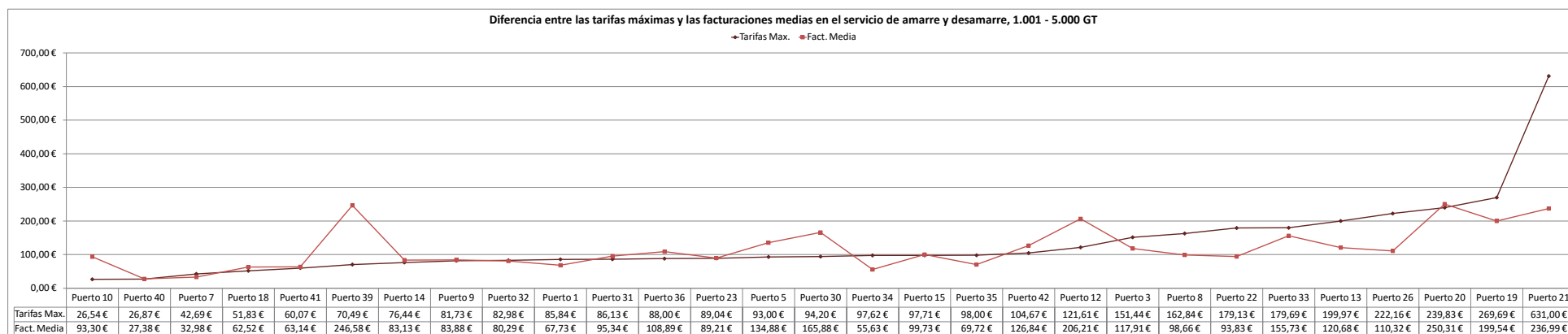


- Diferencia entre la facturación media por servicio y las tarifas máximas, de cada puerto:

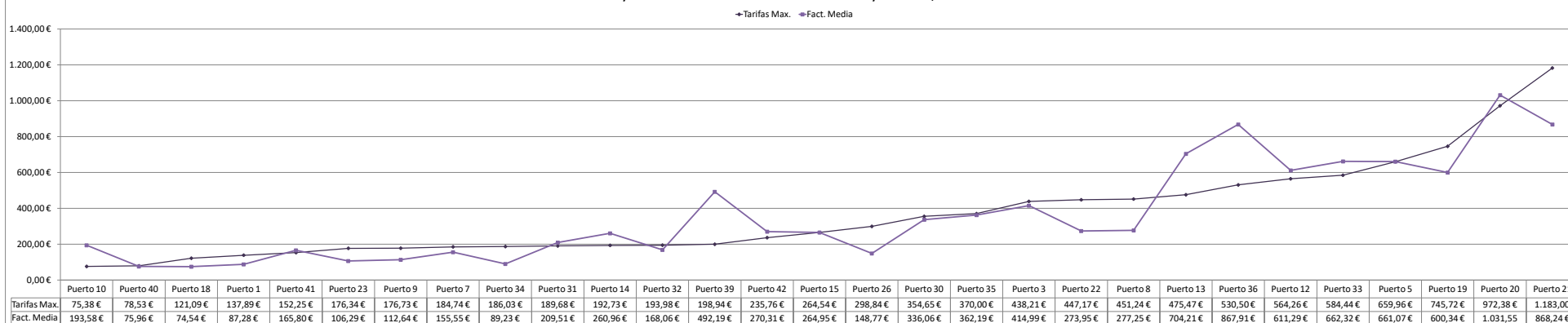
Se ha calculado la diferencia entre la facturación media por servicio realizado y la tarifa máxima. La tarifa máxima para cada servicio ha sido calculada por cada Autoridad Portuaria para el buque representativo del tramo, se entiende por buque representativo aquel buque que más veces se repite en cada tramo; en el caso de difícil identificación del buque representativo se ha obtenido el GT promedio de los buques de cada tramo. De la misma manera que en el indicador anterior, los datos se muestran de forma anónima, manteniéndose la confidencialidad de las prestadoras.

Las tarifas máximas que se muestran en las gráficas de los indicadores de este documento, son las tarifas máximas estimadas por las Autoridades Portuarias como más representativas para cada tramo de G.T. Por ello, el hecho de que la facturación media supere a la tarifa máxima en algunos tramos puede deberse a una estimación errónea de la tarifa máxima por parte de las Autoridades Portuarias, a errores en el registro del número de servicios o/y de facturación, a la inclusión en el registro de facturaciones debidas a recargos por servicios especiales, etc.

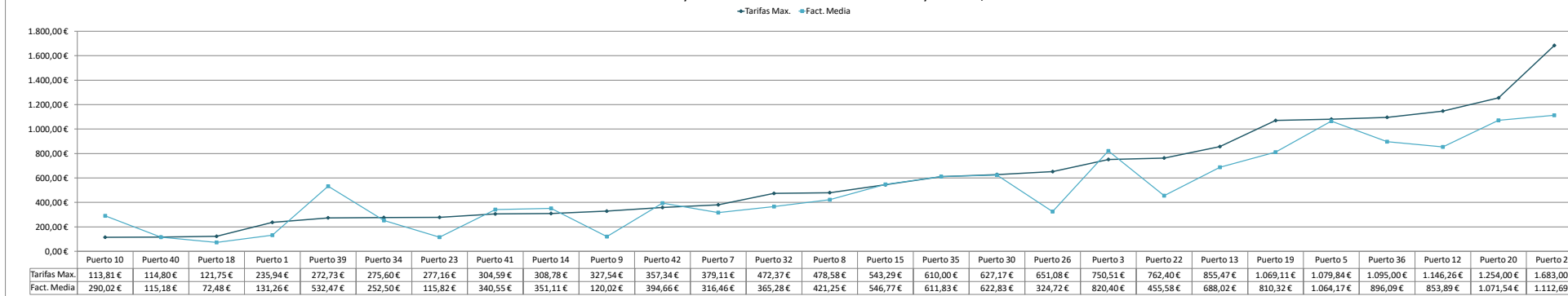


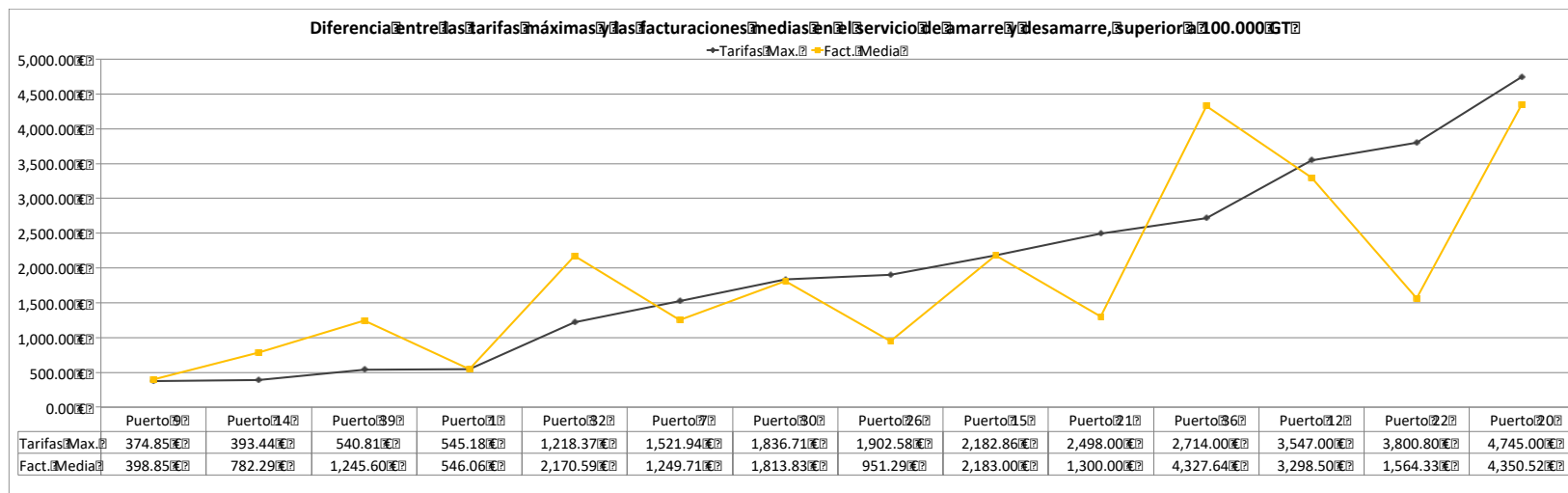
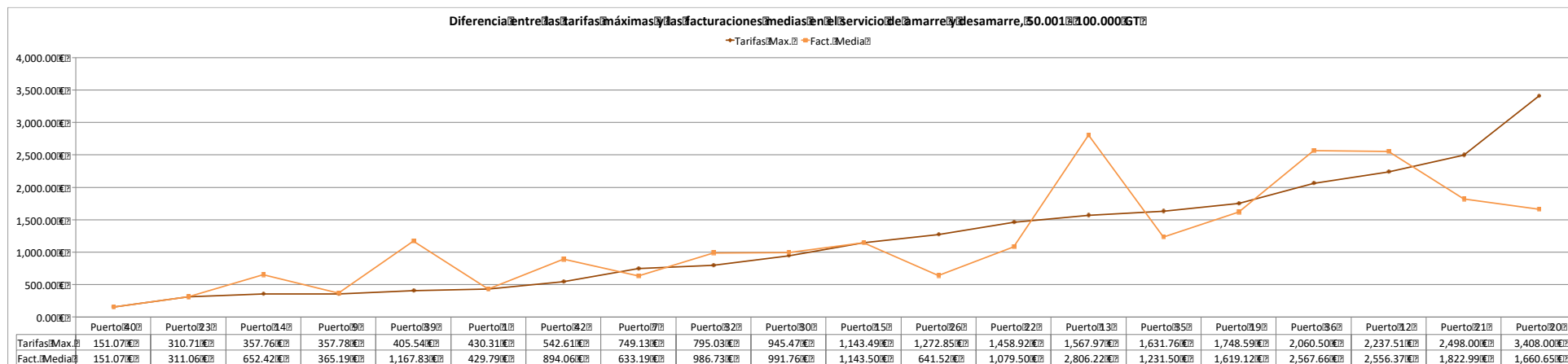


Diferencia entre las tarifas máximas y las facturaciones medias en el servicio de amarre y desamarre, 10.001 - 25.000 GT



Diferencia entre las tarifas máximas y las facturaciones medias en el servicio de amarre y desamarre, 25.001 - 50.000 GT





2.3.5. Conclusiones de los indicadores del servicio de amarre

- En todos los puertos hay, como mínimo, una prestadora del servicio. Hay casos con un mayor número de prestadoras debido, principalmente, a la existencia de licencias en integración de servicios.
- En cuanto al plazo de las licencias, la mayoría de Autoridades Portuarias tienen un plazo medio que se encuentra en el entorno de la media nacional, que es de aproximadamente 7 años. En el cálculo de la media no se han incluido aquellas licencias cuya duración es de 2 años o inferior (Almería, Huelva, Las Palmas, Santander, etc.). El motivo por el que el plazo de la licencia es bajo se debe a que se trata de una ampliación o prórroga hasta la aprobación de los nuevos pliegos del servicio de amarre.
- En el indicador del número de servicios por amarrador, la media nacional se sitúa en aproximadamente 241 servicios por amarrador. Las prestadoras en las que este indicador alcanza los valores más altos son las de Bahía de Algeciras (945), Ceuta (668) y Motril (627). Los tres puertos con el ratio menor son: Ferrol (23), Melilla (54) y Puerto del Rosario (77).
- Existe cierta dispersión en el indicador facturación media por servicio de algunos puertos. Tomando como tramo de referencia para el análisis el de 25.000-50.000 GT, la media nacional es de 544,63 € y los puertos cuyo indicador tiene un valor más alto son el Puerto 21 (1.112,69 €), el Puerto 20 (1.071,54€) y el Puerto 5 (1.064,17€); los de indicador más bajo son el Puerto 18 (72,48 €), el Puerto 40 (115,18€) y el Puerto 23 (115,82€).
- En el indicador de la diferencia entre facturación media por servicio y tarifa máxima se detecta cierta dispersión de los valores del indicador para algunos puertos. Los tres puertos con la diferencia más elevada son Puerto 13 para el tramo 1 - 1.000 GT, el Puerto 35 para el tramo 5.001 - 10.000 GT y el Puerto 9 para el tramo 25.001 - 50.000. En el caso opuesto se sitúan el Puerto 10 y el Puerto 39 en el tramo 1.001 - 5.000 GT, donde la facturación media aparentemente supera a la tarifa máxima. Se observa que el Puerto 10 tiende a mantener esta característica en múltiples tramos. No obstante, en la mayoría de casos la diferencia es prácticamente nula, lo que significa que se aplica la tarifa máxima en la mayoría de los servicios, sin descuentos.

Las tarifas máximas que se muestran en las gráficas de los indicadores de este documento, son las tarifas máximas estimadas por las Autoridades Portuarias como más representativas para cada tramo de G.T. Por ello, el hecho de que la facturación media supere a la tarifa máxima en algunos tramos puede deberse a una estimación errónea de la tarifa máxima por parte de las Autoridades Portuarias, a errores en el registro del número de servicios o/y de facturación, a la inclusión en el registro de facturaciones debidas a recargos por servicios especiales, etc.

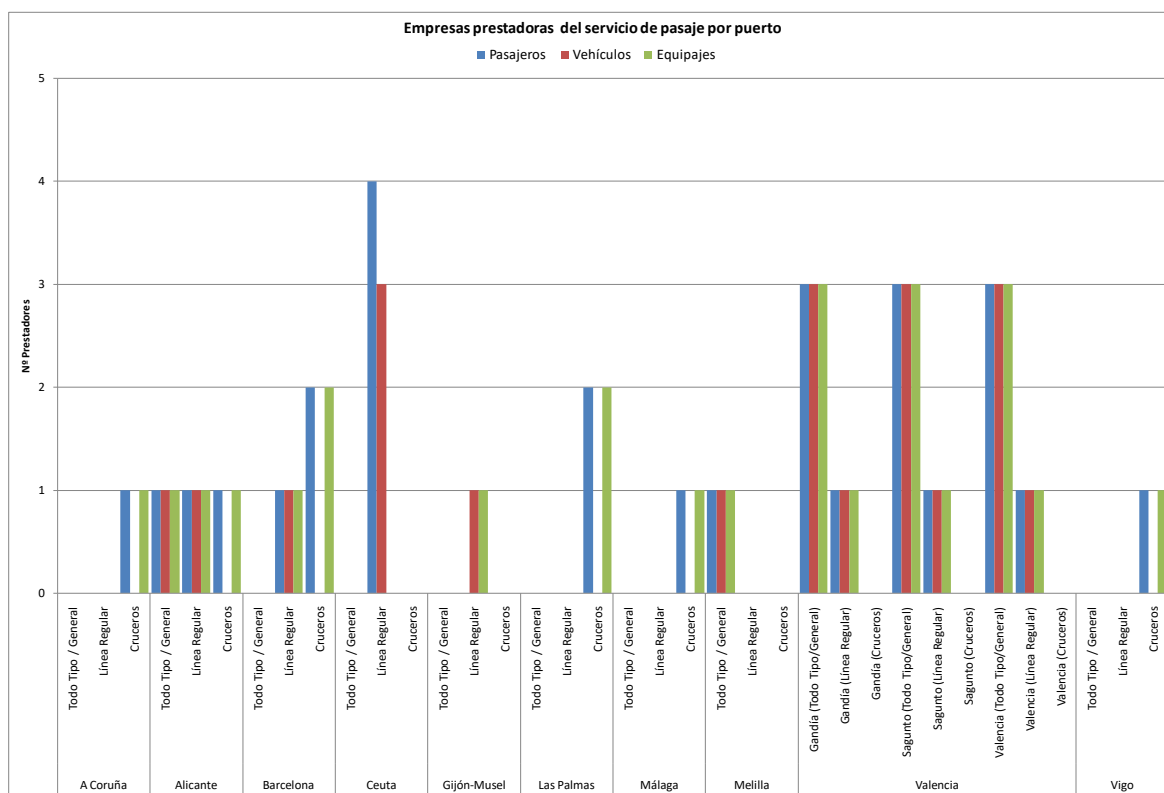
- Las prestadoras del servicio de amarre y desamarre son en su mayoría empresas independientes, aunque existen 5 grupos empresariales (Bergé, Boluda, Pérez y Cía., Transportes Marítimos de Alcudia, y Alvargonzalez) que poseen un 26 % de las licencias.

2.4. INDICADORES DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE

2.4.1. Indicadores de grado de competencia del servicio portuario al pasaje

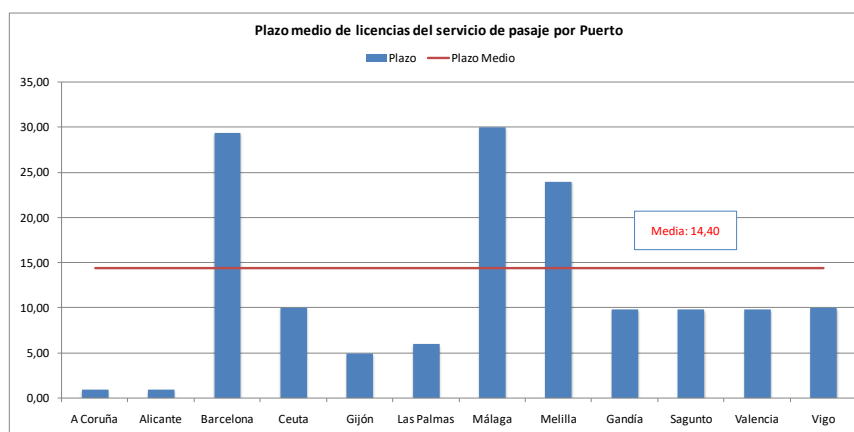
- Número de empresas prestadoras del servicio al pasaje por Autoridad Portuaria:

En el caso del servicio portuario al pasaje las licencias comprenden los servicios a pasajeros, vehículos y equipajes. Puede considerarse tres tipos de licencia: General/Todo Tipo, de Línea Regular o de Cruceros.

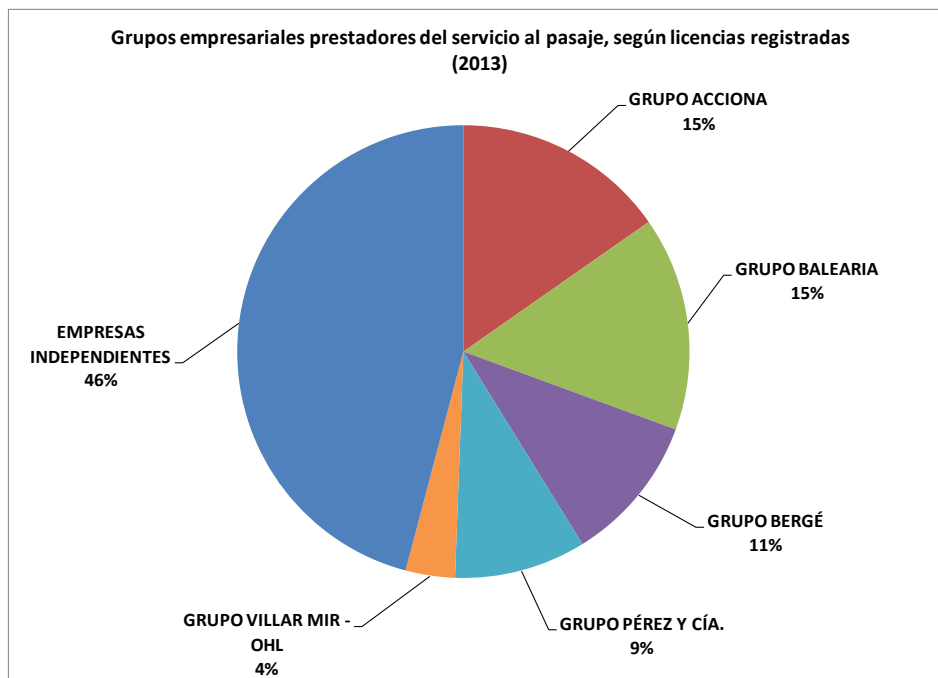


- Plazo medio de licencias por puerto:

Para el cálculo del plazo medio de las licencias de pasaje no se han incluido las licencias existentes en A Coruña y Alicante al tratarse de licencias cuya duración es de 1 año. En ambos casos se trata de prórrogas de licencia hasta la aprobación de las nuevas prescripciones particulares.



- Presencia de grupos empresariales en el mercado del servicio de pasaje, según el registro de empresas prestadoras de los servicios portuarios:



Los grupos empresariales presentes en el mercado del servicio al pasaje tienen una presencia notable (54%), dos de los casos Acciona y Balearia se deben a integración vertical de sus compañías de transporte de pasaje, el resto de los grupos están también presentes en otros servicios portuarios.

2.4.2. Conclusiones de los indicadores del servicio al pasaje

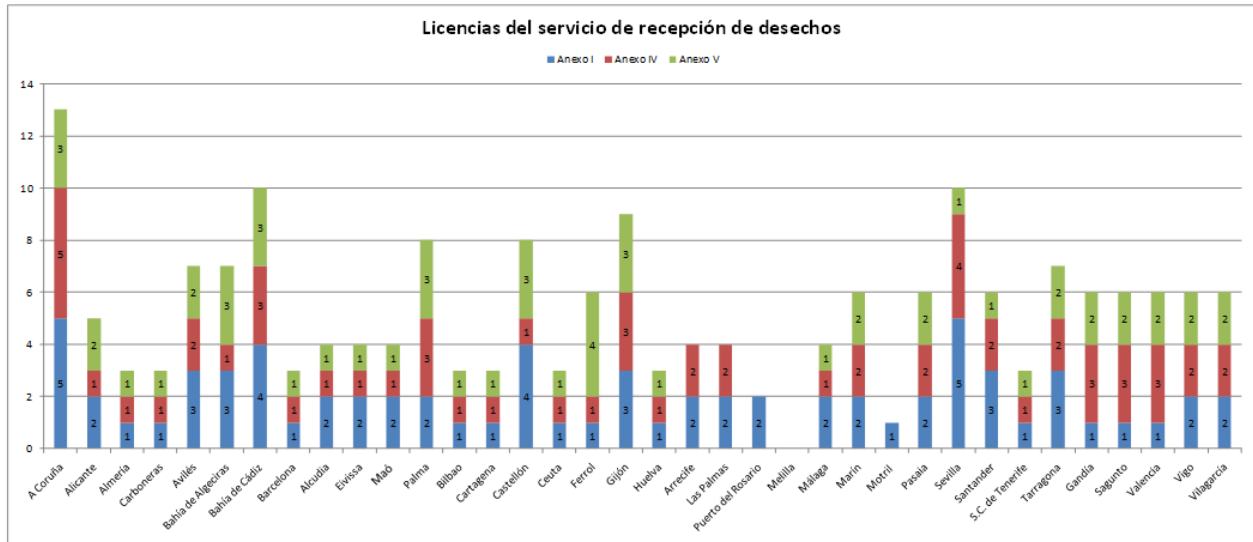
- Las licencias se adaptan a las necesidades del puerto con licencias específicas de cruceros (Málaga) de línea regular (Ceuta, Gijón) mientras que los que tienen ambos tráficos (Valencia, Alicante) tienen licencias de ambos tipos o generales. Lo mismo sucede para el tipo de servicios que realizan, pasajeros, vehículos y equipajes.
- El plazo medio de las licencias se sitúa en 14 años aproximadamente. Todos los puertos tienen plazos inferiores a la media, salvo Málaga (30 años), Barcelona (29 años) y Melilla (24 años). Estos últimos casos se deben a que la licencia 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.

La escasa disponibilidad de datos en las diferentes bases de datos consultadas, así como la gran dispersión existente en los datos disponibles, impiden obtener conclusiones generales sobre el servicio portuario en cuanto a actividad y competitividad.

2.5. INDICADORES DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES

2.5.1. Indicadores de grado de competencia del servicio de recepción de desechos generados por buques

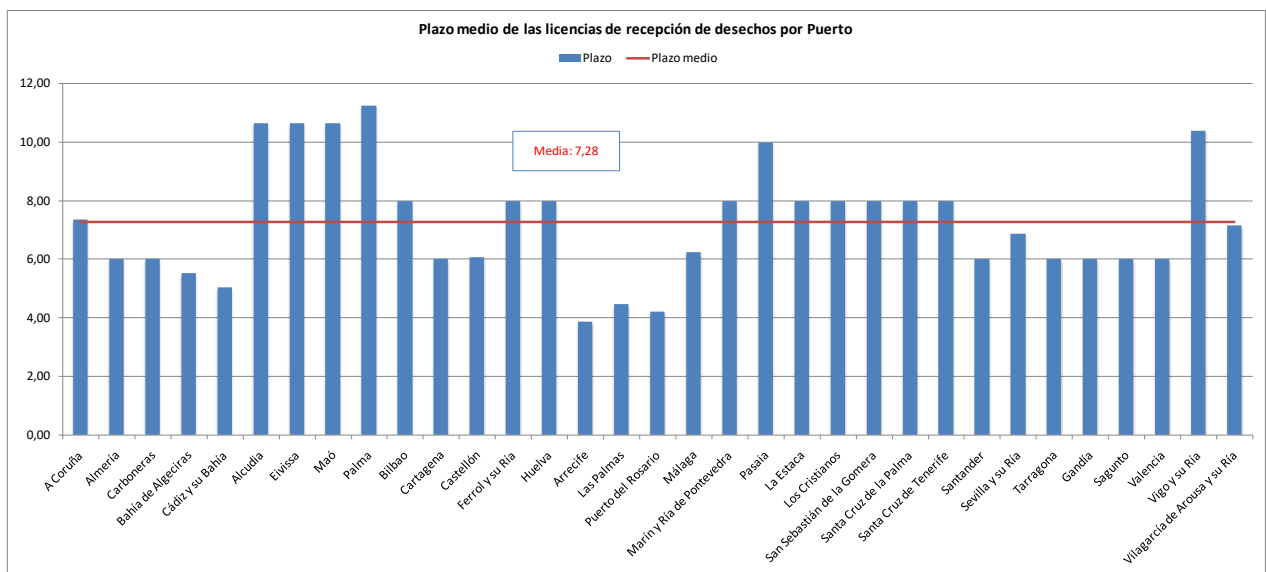
- Número de licencias, según anexo:



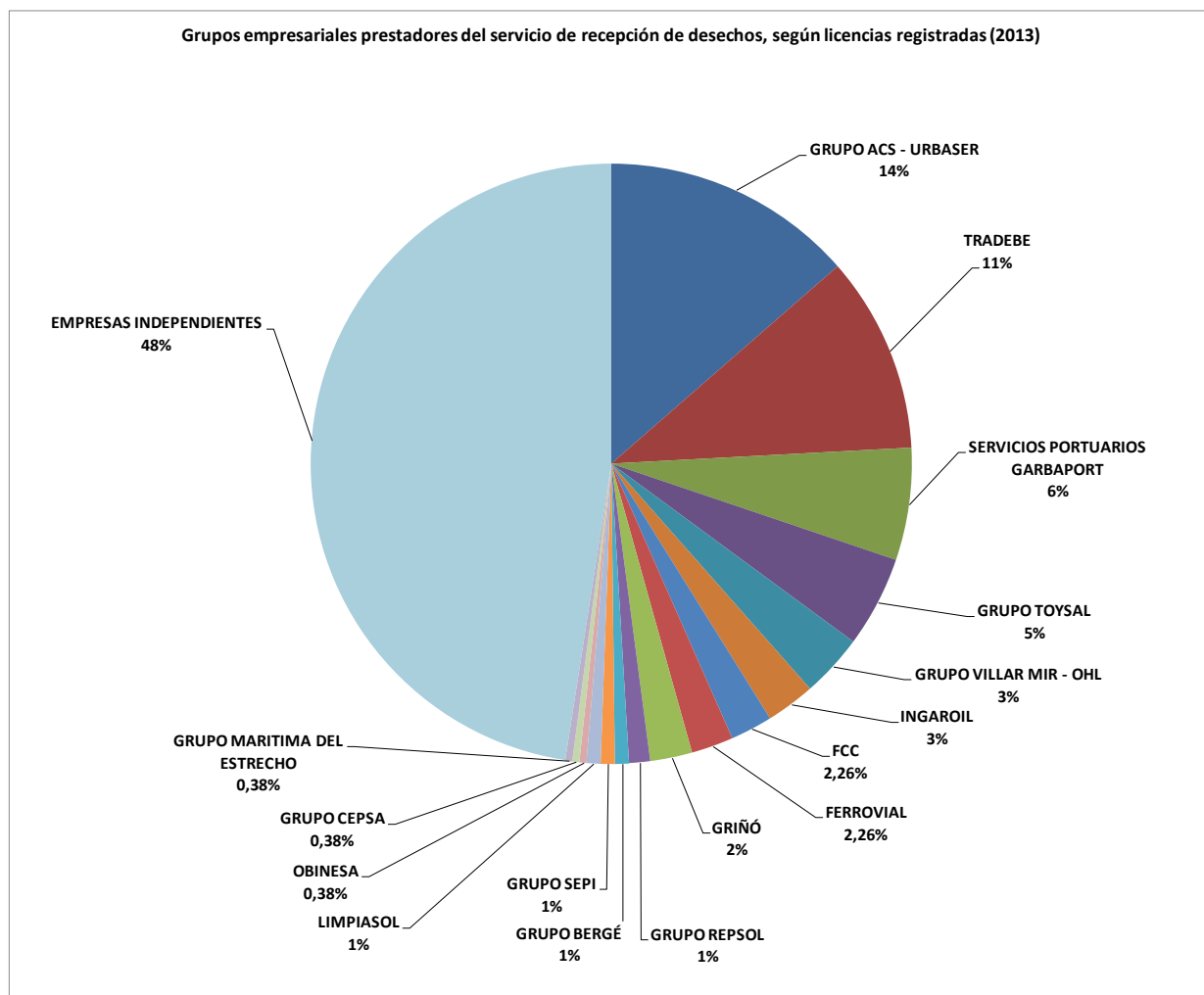
Es frecuente que una misma empresa prestataria disponga de varias licencias para distintos anexos o tipos de desechos dentro de un mismo anexo, de ahí que el número de licencias sea, en general, superior al número de empresas prestatarias en el puerto.

- Plazo medio de licencias, por puerto:

El plazo medio se aproxima a 7 años. En la mayoría de los casos el plazo se encuentra en el entorno de la media. No se ha incluido en la siguiente gráfica los datos de aquellos puertos que no han sido verificados.



- Presencia de grupos empresariales en el mercado del servicio de recepción de desechos, según el registro de empresas prestadoras de los servicios portuarios:

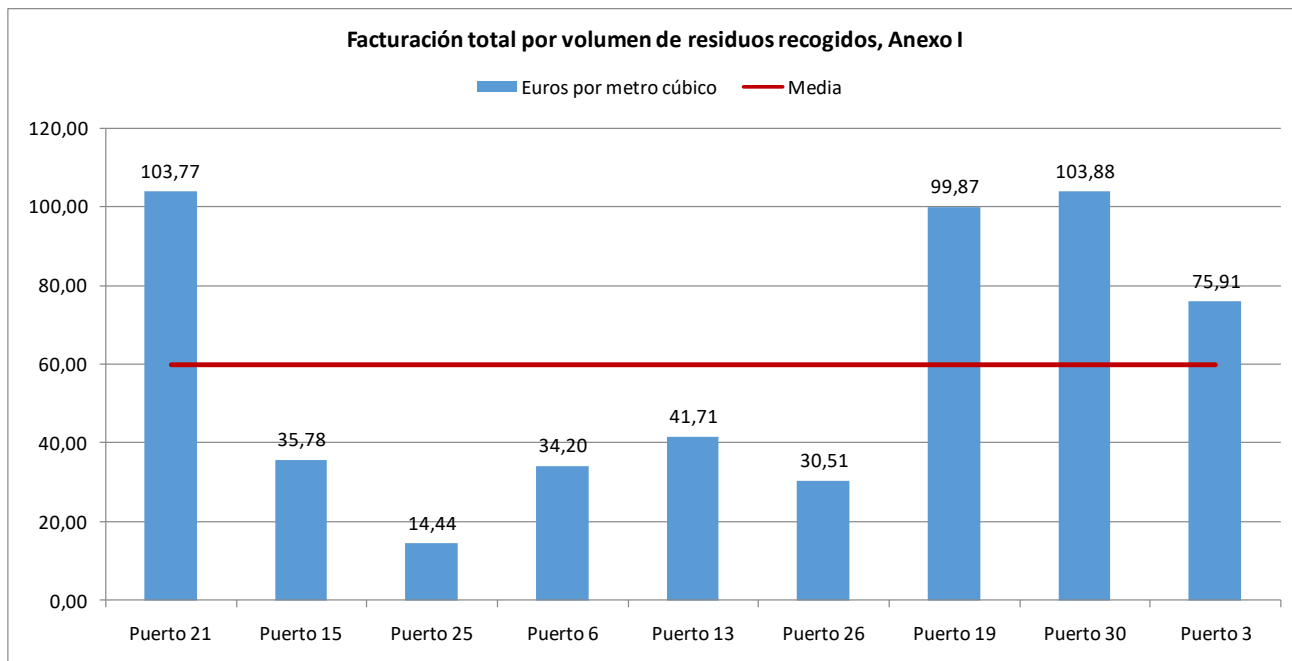


La presencia de los grupos empresariales en el ámbito del servicio de recepción de desechos es bastante elevada, fundamentalmente debido a la especialización del servicio, pero con poca concentración ya que el más grande de los grupos solo tiene el 14% de las licencias, siendo el Grupo ACS - Urbaser y Tradebe quienes poseen un mayor número de licencias.

2.5.2. Indicadores económico-financieros del servicio de recepción de desechos generados por buques

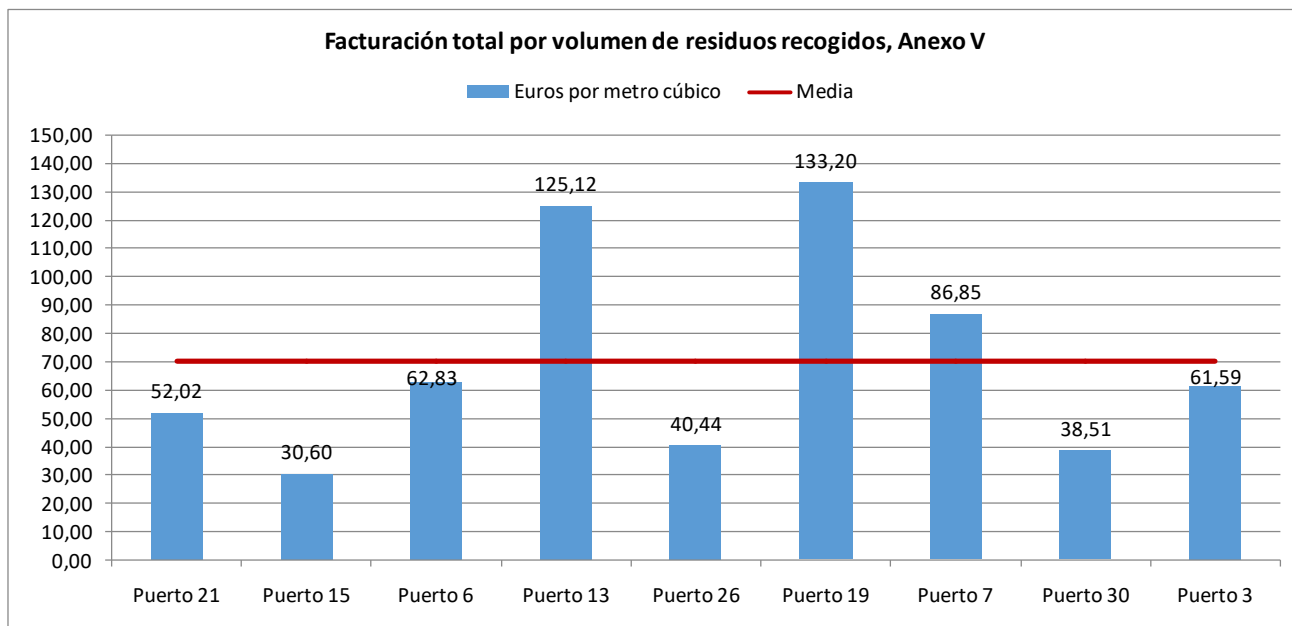
- Facturación media por volumen (m3) de residuos recogidos del Anexo I, por puerto:

A continuación se muestra la facturación media por metro cúbico de residuos recogidos del Anexo I, para cada puerto. En este indicador se han considerado tanto los volúmenes y facturaciones debidas a la tarifa fija del servicio (abonos de la Autoridad Portuaria a las licenciatarias), como los volúmenes y facturaciones debidas a los servicios prestados no incluidos en la tarifa fija (abonos directos del buque/naviera a la licenciataria).



- Facturación media por volumen (m3) de residuos recogidos del Anexo V, por puerto:

A continuación se muestra la facturación media por metro cúbico de residuos recogidos del Anexo I, para cada puerto. En este indicador se han considerado tanto los volúmenes y facturaciones debidas a la tarifa fija del servicio (abonos de la Autoridad Portuaria a las licenciatarias), como los volúmenes y facturaciones debidas a los servicios prestados no incluidos en la tarifa fija (abonos directos del buque/naviera a la licenciataria).





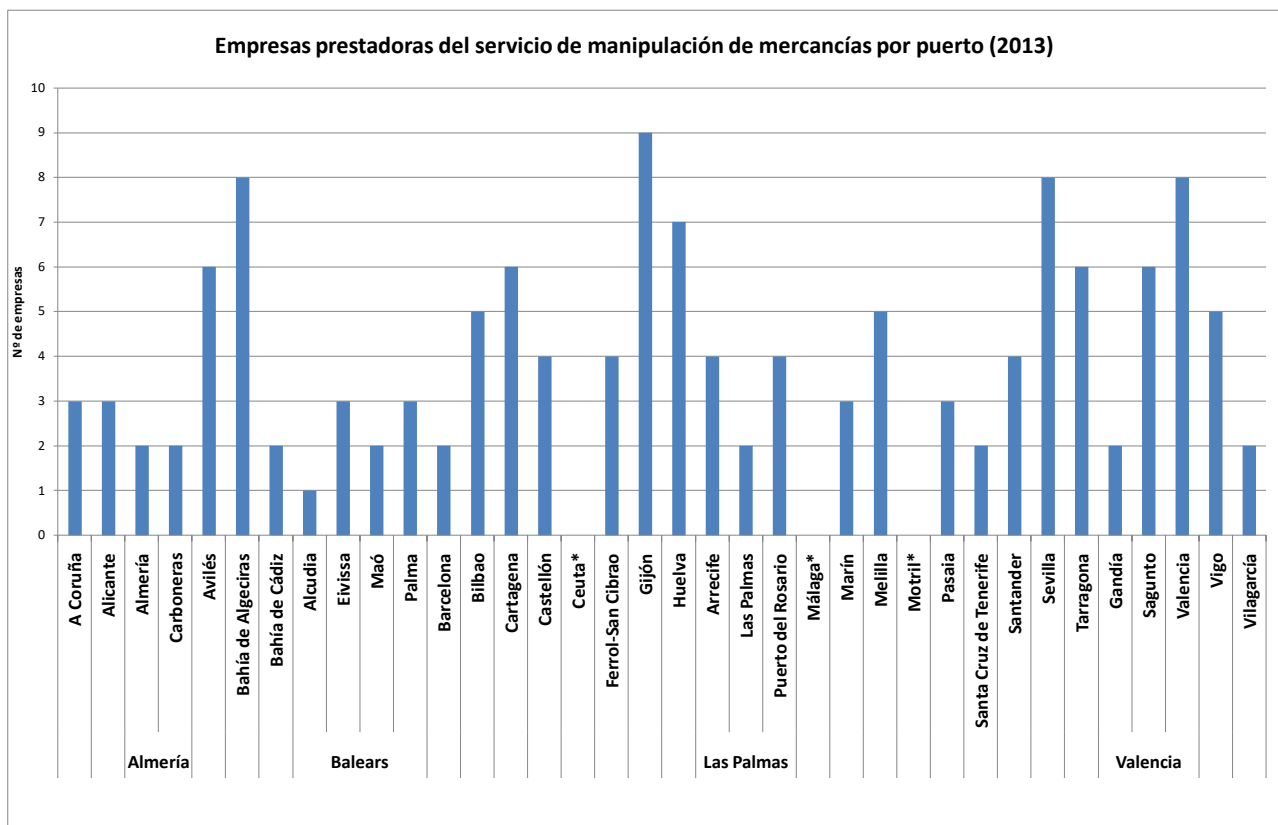
2.5.3. Conclusiones de los indicadores del servicio de recepción de desechos generados por buques

- Es frecuente que una misma empresa disponga de distintas licencias para dar servicio a puertos de una misma Autoridad Portuaria, así como de licencias para distintos tipos de instalaciones de recogida de desechos.
- El mayor número de licencias se refiere al anexo I (hidrocarburos), con 72 licencias, seguido del anexo IV de aguas sucias de los buques, con 61.
- El plazo medio de las licencias se encuentra en torno al plazo medio (7,28 años), exceptuando casos como los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Baleares, donde el plazo medio tiende a ser superior a 10 años.
- Un 52 % de las licencias existentes en la actualidad pertenecen a grupos empresariales, ubicados en más de un puerto. Destacan el Grupo ACS-Urbaser con un 14% de las licencias y el Grupo Tradebe con un 11%. El 48% restante se reparte entre empresas independientes de carácter local.
- Existe cierta dispersión en el indicador facturación media por metro cúbico de residuo recogido. En cuanto al Anexo I, las diferencias en la facturación media son mayores entre los diversos puertos, variando desde los 14,5 €/m³ del Puerto 25 a los 104 €/m³ de Puerto 30. En el caso de las facturaciones medias del Anexo V la mayoría de puertos se encuentra en el entorno de la media, aunque cabe destacar el caso del Puerto 19 (133,2 €/m³) y del Puerto 13(125,1 €/m³), con una facturación media muy superior al resto de puertos.

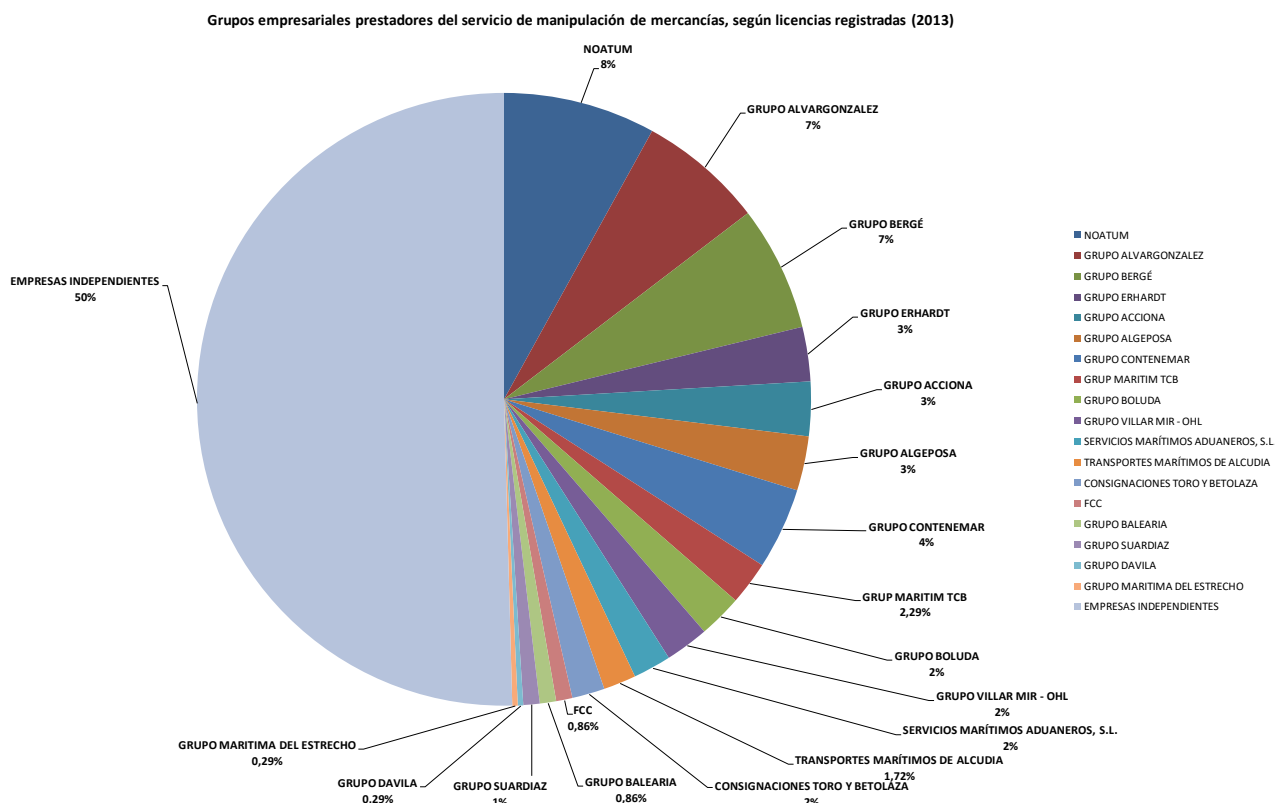
2.6. INDICADORES DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

2.6.1. Indicadores de grado de competencia del servicio de manipulación de mercancías

- Número de empresas prestadoras del servicio, por puerto:



- Presencia de grupos empresariales en el mercado del servicio de manipulación de mercancía, según el registro de empresas prestadoras de los servicios portuarios:

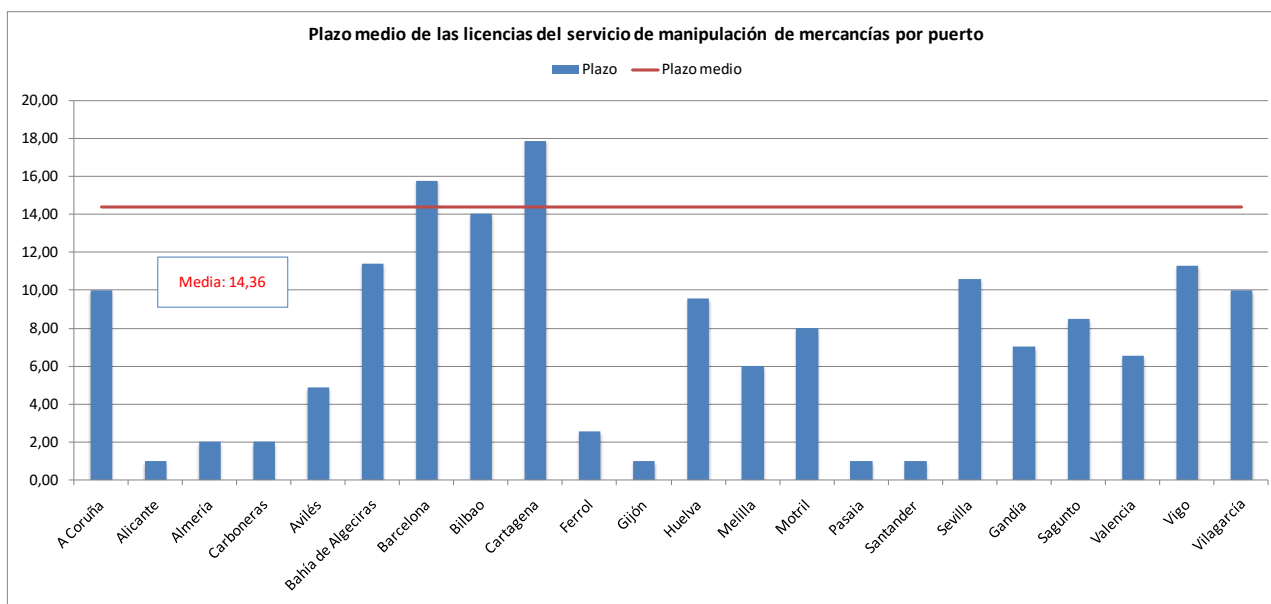


La presencia de los grupos empresariales en el ámbito del servicio de manipulación de mercancías está igualada al número de empresas independientes, suponiendo ambos tipos el 50% del reparto total. En cuanto a los grupos empresariales, destacan los Grupos Noatum y Bergé. De todos los grupos empresariales, estos poseen el mayor número de licencias registradas. El resto de los grupos tienen una presencia similar entre sí.

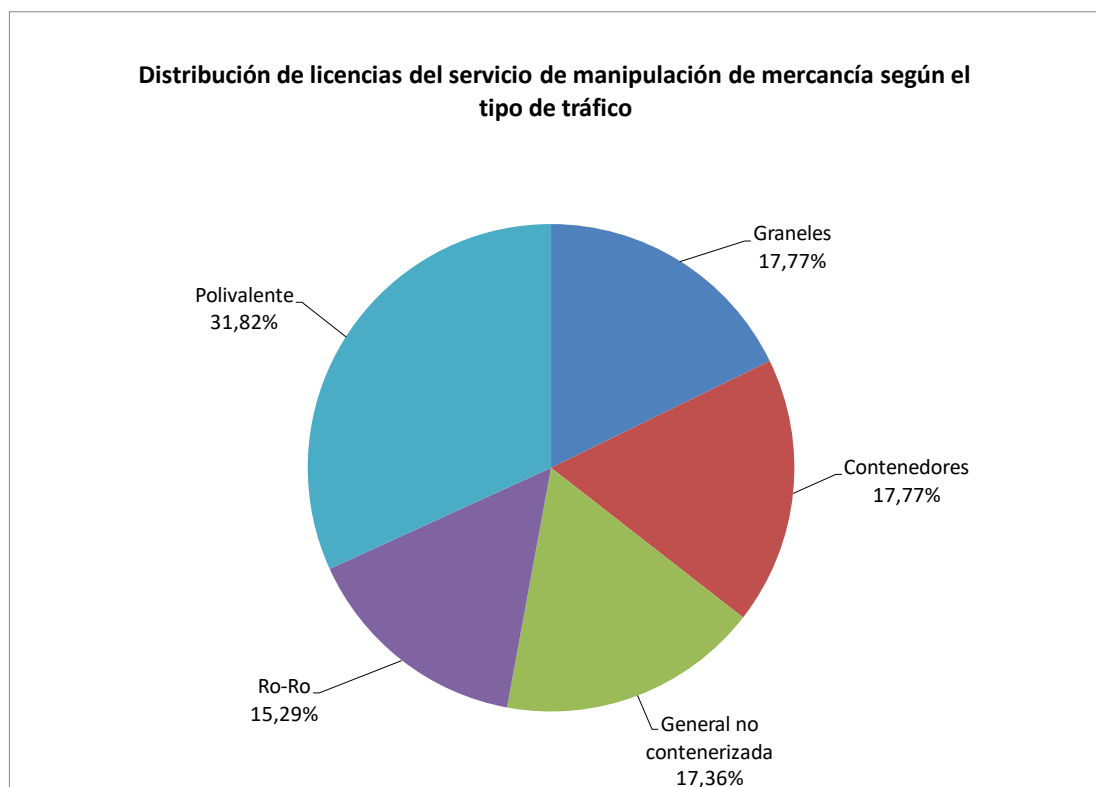
- Plazo medio de las licencias, por puerto:

La media nacional (aproximadamente 14 años) se ha calculado a partir de las medias de los puertos con información disponible (un valor por cada puerto) sin tener en cuenta aquellas Autoridades Portuarias en donde la licencia tiene un plazo reducido (1 o 2 años), siendo éstas Alicante, Almería, Ferrol, Marín, Pasajes y Santander. En estos casos se trata de una prórroga hasta que se aprueban las nuevas prescripciones para la prestación del servicio.

No se ha incluido en la siguiente gráfica los datos de aquellos puertos que no han sido verificados.

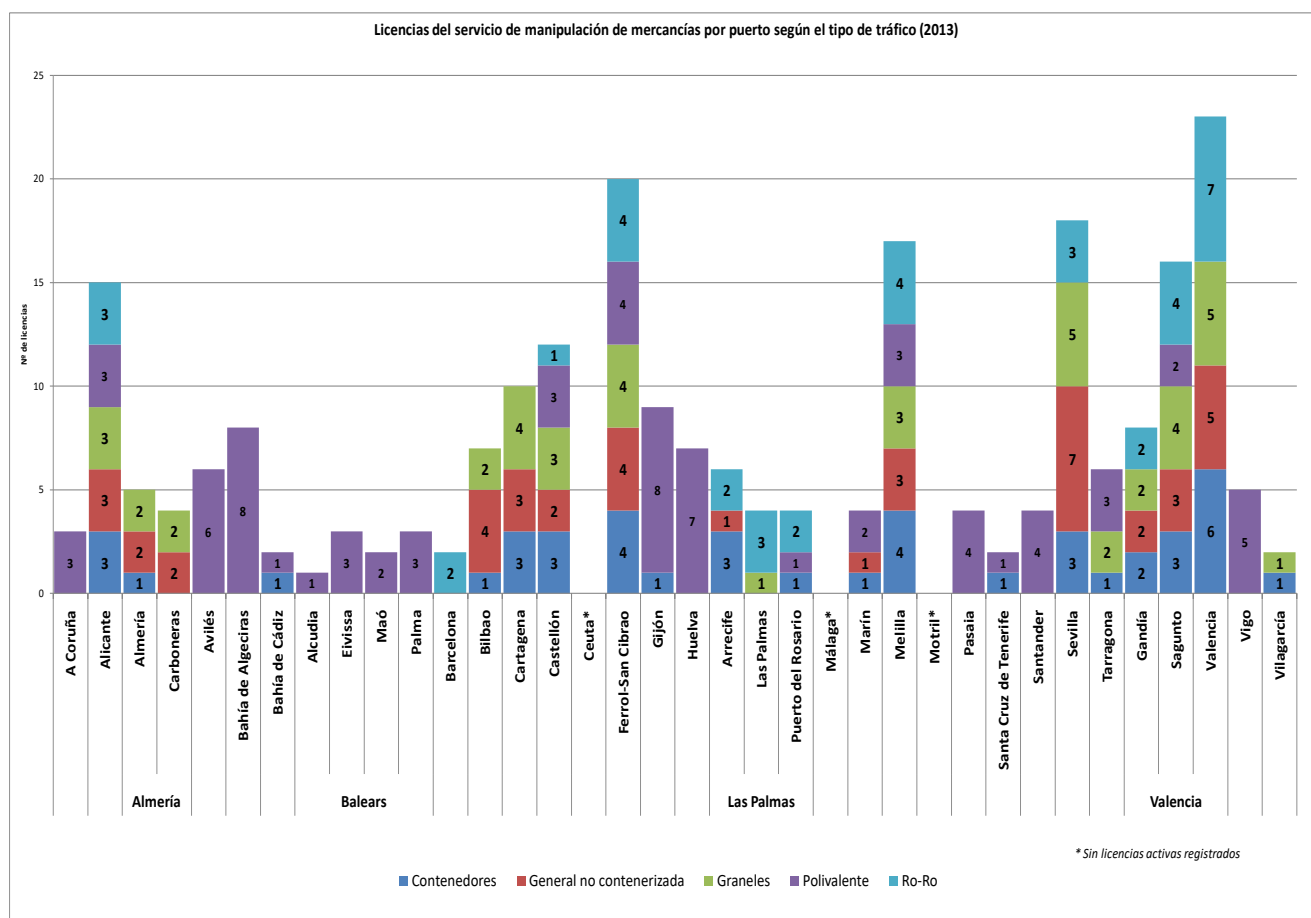


- Licencias para la prestación del servicio de manipulación de mercancías según tipo de tráfico:



Las licencias activas registradas en 2013 fueron 242. Las licencias que tienen por objeto el tráfico polivalente representan gran parte de las licencias activas registradas (31,82%). Por otra parte, en el resto de mercancías de las que son objeto las licencias, existe un reparto relativamente equilibrado entre graneles, mercancía general no contenerizada, contenedores y tráfico Ro-Ro, representando entre 15,29% y 17,77% del total de las licencias activas registradas.

- Licencias para la prestación del servicio de manipulación de mercancías según tipo de tráfico, por puerto:



Como se observa en las gráficas anteriores, la licencia para el servicio de manipulación de mercancías más extendida en los puertos es aquella para el tráfico polivalente. En ciertos casos, por ejemplo los de A Coruña y Avilés, todas las empresas prestadoras en el puertos disponen únicamente de licencias para el tráfico polivalente.

Sin embargo, en otros puertos, como Ferrol-San Cibrao, Melilla o los puertos valencianos, existe una mayor variedad en los tipos de licencias. En dichos puertos, las empresas prestadoras del servicio disponen de múltiples licencias para atender a los distintos tipos de tráficos.



2.6.2. Conclusiones de los indicadores del servicio de manipulación de mercancías

- Casi la mitad de las licencias (el 47%) tiene por objeto mercancías de diferentes tipos. Otro 37% del total de licencias se reparte entre graneles sólidos, mercancía no contenerizada y contenedores.
- La diferencia entre plazos medios de licencias de los puertos es significativa, y no se puede hablar de un criterio común. La media nacional se aproxima a 14 años, aunque existen casos donde el plazo medio es muy inferior a la media general, como es el caso de Alicante. En estos casos, los plazos de las licencias vienen determinados por el otorgamiento de prorrogas hasta la aprobación los nuevos pliegos reguladores del servicio.

3. RECOMENDACIONES DEL OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

De acuerdo con el artículo 109 del TRLPEMM:

“la prestación de los servicios portuarios se llevará a cabo por la iniciativa privada, rigiéndose por el principio de libre competencia. No obstante, la prestación de los citados servicios requiere la obtención de la correspondiente licencia otorgada por la Autoridad Portuaria, previa aprobación del correspondiente Pliego de Prescripciones Particulares del servicio y la acreditación del cumplimiento de los requisitos exigidos en los mismos.”

Los Pliegos de Prescripciones Particulares de cada servicio portuario regulan las condiciones para acceder a las licencias y de la prestación del servicio, en cada Autoridad Portuaria. De acuerdo con lo previsto en el artículo 113.4 TRLPEMM:

“dichos pliegos deben regular, entre otras, las siguientes cuestiones: objeto y ámbito geográfico del servicio portuario; requisitos de acceso a la prestación del servicio, los cuales deberán ser no discriminatorios, objetivos, adecuados y proporcionados para garantizar la adecuada prestación del servicio, la explotación portuaria en condiciones de eficiencia y seguridad, el comportamiento competitivo de los prestadores y la protección de los usuarios y del interés general; condiciones de solvencia económico-financiera, técnica o profesional; condiciones técnicas, ambientales y de seguridad de prestación del servicio; niveles mínimos de productividad, rendimiento y de calidad; obligaciones de servicio público y los criterios para su distribución entre los prestadores del servicio; medios humanos mínimos y su cualificación, así como los medios materiales mínimos y sus características; estructura tarifaria y tarifas máximas de aplicación cuando la Autoridad Portuaria aprecie que no hay competencia o es insuficiente; obligaciones de suministro de información a la Autoridad Portuaria; garantías y penalizaciones; causas de extinción de la licencia; obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad, y plazo de duración de la licencia.”

El artículo 113.1 TRLPEMM establece que:

“las Autoridades Portuarias deben aprobar los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios, siguiendo un procedimiento que incluye el trámite de audiencia a las organizaciones sindicales, asociaciones de prestadores y usuarios, oído el Comité de Servicios Portuarios, informe de la Dirección General de la Marina Mercante (para los servicios técnico-náuticos, vinculante en lo que se refiere a la seguridad marítima) y, finalmente, informe vinculante de Puertos del Estado con anterioridad a su aprobación definitiva por la Autoridad Portuaria.”

Por tanto dichos Pliegos de Prescripciones Particulares se convierten en el principal elemento del sistema portuario español para lograr aumentar la competitividad de los servicios. En base a esto, se establecen las siguientes recomendaciones a desarrollar en cuanto a los Pliegos:

- **R1: Actualización de los Pliegos de Prescripciones de los servicios portuarios.**

Se considera importante que las Autoridades Portuarias actualicen los Pliegos de Prescripciones de los seis servicios portuarios según el TRLPEMM 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. En la actualización de los Pliegos deberían tenerse en cuenta los siguientes aspectos:

- Eliminar o corregir todas aquellas cláusulas que introduzcan, para el acceso o la prestación, exigencias excesivas o innecesarias (ya sean de solvencia, información, características técnicas, garantías financieras y seguros, etc.).
- Orientar toda la redacción y el contenido del pliego a la teórica multiplicidad de prestadores, introduciendo las cláusulas necesarias para regular la coexistencia de varios licenciarios 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, que realmente se acojan al nuevo marco regulador, abandonando antiguas prácticas no competitivas. La documentación de los expedientes que acompañan a los proyectos de pliegos deberá incluir estudios económico-financieros que soporten las propuestas de tarifas y datos estadísticos del servicio correspondiente que permitan valorar cual es la operación unitaria más compleja o más simple normalmente esperada, que debe ser la base de los medios mínimos exigidos. Estas carencias obligan a un considerable trabajo previo que, además, da lugar a informes vinculantes necesariamente muy extensos y que afectan a la mayor parte de las prescripciones.
- Atender a las particularidades que concurren en cada Autoridad Portuaria/puerto, y que condicionan importantes elementos de los pliegos. En estas situaciones es necesario apoyar y colaborar con la Autoridad Portuaria en la elaboración de una solución ad-hoc que se ajuste a la ley. 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 o capitalino, de manera que los ingresos de este último contribuyan a financiar los costes de la prestación, casi nunca rentable, en dichos puertos menores. En otros casos los problemas son específicos, como pueden ser, por ejemplo, las implicaciones para los servicios de remolque y practica en la Autoridad Portuaria de Sevilla de la navegación por el río Guadalquivir, la escasez de tráfico en la dársena de Punta Langosteira de la Autoridad Portuaria de A Coruña (hasta que no sea plenamente operativa), o el importante número de exenciones del servicio de practica en la Autoridad Portuaria de Melilla.

- **R3: Tarifas máximas realistas**

Es necesario implantar tarifas máximas de los servicios portuarios que sean realistas. Para ello, se considera conveniente que cada Autoridad Portuaria analice cada uno de los seis servicios portuarios y establezca los correspondientes planes de negocio de cada servicio portuario de manera que en los Pliegos se puedan establecer unas tarifas competitivas que fomenten la actividad del propio puerto y de las propias prestadoras.

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 número suficiente de prestadores para garantizar la competencia real en el servicio (situación más común en la práctica totalidad de servicios y puertos del sistema portuario de titularidad estatal). En este caso serán de aplicación las tarifas máximas que se aprueben en el Pliego de Prescripciones Particulares.

A este último respecto, deberían ser analizados y valorados por un lado, los costes de los medios (estimados) necesarios para atender toda la demanda del puerto (ya sean de uno o varios prestadores) y por otro lado, con las tarifas máximas propuestas en el proyecto de pliego se realizan simulaciones sobre el tráfico real o esperado, estimándose el volumen de ingresos esperado para el servicio en su conjunto. De la comparación entre costes e ingresos debe derivarse un nivel de beneficio para el conjunto de los prestadores razonable, no excesivo, corrigiendo a la baja dichas tarifas máximas, si se detecta esta última situación.

- **R3: Exigir a las prestatarias el traslado/registro de los datos requeridos en los Pliegos, necesarios para la elaboración de indicadores.**

Es necesario que las Autoridades Portuarias exijan a las prestatarias de los servicios portuarios la comunicación/registro de los datos exigidos en los Pliegos de Prescripciones Particulares correspondientes al servicio y a la actividad de la prestataria. Estos datos son imprescindibles para el correcto desarrollo de los indicadores de los servicios portuarios.

Asimismo, una vez analizados los resultados del año 2013 y los indicadores de los servicios portuarios, y valorado el estado de competitividad del sistema portuario español, se proponen una serie de recomendaciones y objetivos complementarias a las anteriores:

- **R4: Exigir el cumplimiento de la separación contable de actividades.**

Ha habido notables dificultades en la obtención de indicadores económicos ya que únicamente se poseen datos de tarifas máximas pero cuando se pretende calcular la relación entre la facturación media y las tarifas máximas existen notables variaciones ya que la única fuente de información es el propio licenciario que provee los datos a la correspondiente Autoridad Portuaria. Sería conveniente poder



contrastar los datos con una documentación más apropiada por lo que se sugiere exigir el cumplimiento de la separación contable de las actividades.

Según 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, en la actualidad no todas las empresas presentan una contabilidad separada, tal y como se describe en el citado artículo.

- **R5: Aplicación informática de indicadores del OPMSP.**

Se considera necesaria la implantación de una aplicación o sistema informático para la obtención de datos necesarios para la elaboración de los indicadores. El objetivo de este sistema sería optimizar la captura de datos, facilitar las tareas de las Autoridades Portuarias y favorecer la homogeneización de los datos.

La estructura planteada para dicho sistema sería, aproximadamente, la siguiente: las Autoridades Portuarias se encargarían de recopilar los datos de cada uno de los prestatarios y de introducirlos en una aplicación web disponible en su sistema informático. Este sistema trasladaría los datos automáticamente a un repositorio central de Puertos del Estado, que directamente alimentaría a los Indicadores del OPMSP.

La información debería ser transmitida con unos criterios homogéneos a nivel estatal, para permitir realizar comparativas y mantener la consistencia de la base de datos. Tan importante como aportar información fidedigna de los valores que se requieran, es indicar las faltas u omisiones de información y las fechas de introducción de los datos. Además de la información común a todas las Autoridades Portuarias, el sistema estaría dotado de cierto grado de libertad, de forma que se permitiese la introducción de indicadores particulares para cada AP.

- **R6: Obtención de indicadores sobre servicios portuarios de puertos extranjeros competencia de los españoles.**

Se considera necesario, de cara a mejorar la competitividad del Sistema Portuario Español, la obtención de indicadores de los servicios portuarios de los puertos extranjeros que son competencia de las Autoridades Portuaria españolas. De esta forma se podrá comparar a los puertos españoles dentro del mercado portuario europeo/internacional, de manera que se puedan tomar medidas que mejoren la competitividad.

- **R7: Desarrollo de estudios de detalle**

Se considera necesario que el OPMSP lleve a cabo un estudio internacional sobre los servicios técnico-náuticos: amarre, remolque y practicaaje. Este estudio permitirá conocer el estado del mercado de cada



servicio técnico-náutico en los puertos españoles en comparación con sus competidores extranjeros. Las conclusiones que se obtengan de este estudio permitirán establecer recomendaciones y las acciones a seguir para mejorar la competitividad de los puertos españoles.