

2017



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES DEL ESTADO DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

2017

Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios

VERSIÓN 20190718

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	2
1.1.	HITOS SIGNIFICATIVOS EN LA REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS	3
1.2.	FUENTES Y BASES DE DATOS UTILIZADAS	4
1.3.	INDICADORES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS	5
2.	SERVICIOS PORTUARIOS TÉCNICO-NÁUTICOS	7
2.1.	PRACTICAJE	14
2.2.	REMOLQUE	22
2.3.	AMARRE	33
2.4.	CONCLUSIONES	43
3.	SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	46
3.1.	INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	49
3.2.	INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	51
3.3.	INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	56
3.4.	CONCLUSIONES	62
4.	SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE	64
4.1.	INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE	64
4.2.	INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE	69
4.3.	CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO AL PASAJE	74
5.	SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	75
5.1.	INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	76
5.2.	INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS, POR PUERTO	80
5.3.	CONCLUSIONES DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	83
6.	ESTUDIOS DESARROLLADOS	84
7.	RECOMENDACIONES	85
	ANEXO I: RESÚMENES DE LOS ESTUDIOS REALIZADOS POR EL OBSERVATORIO FINALIZADOS EN 2017	93

1. INTRODUCCIÓN

A lo largo de los últimos años, el sistema portuario español se ha convertido en un referente del mercado marítimo portuario. La privilegiada ubicación geoestratégica de los puertos españoles en un punto clave de paso de las principales rutas marítimas, la disposición de una red de infraestructuras portuarias extensa y con grandes prestaciones, así como la oferta de unos servicios de calidad han permitido a los puertos españoles consolidarse entre los principales puertos europeos. Un eslabón fundamental dentro del mercado marítimo portuario español son los servicios portuarios que contribuyen a un uso y funcionamiento eficiente de los puertos y de las cadenas logísticas y de transporte.

La importancia de los servicios portuarios en el tráfico de mercancías se refleja en su influencia en los tiempos de operación y de estancia de los buques en puerto, en la seguridad aportada a las operaciones portuarias y en el peso en el coste escala de los buques. En un mercado marítimo cada vez más competitivo, en el que las navieras, armadores y cargadores buscan una optimización de sus operaciones y una mayor calidad y eficacia en los servicios demandados, es necesario que el sistema portuario español busque, de manera continua, mejorar su posicionamiento en el entorno competitivo del sur de Europa.

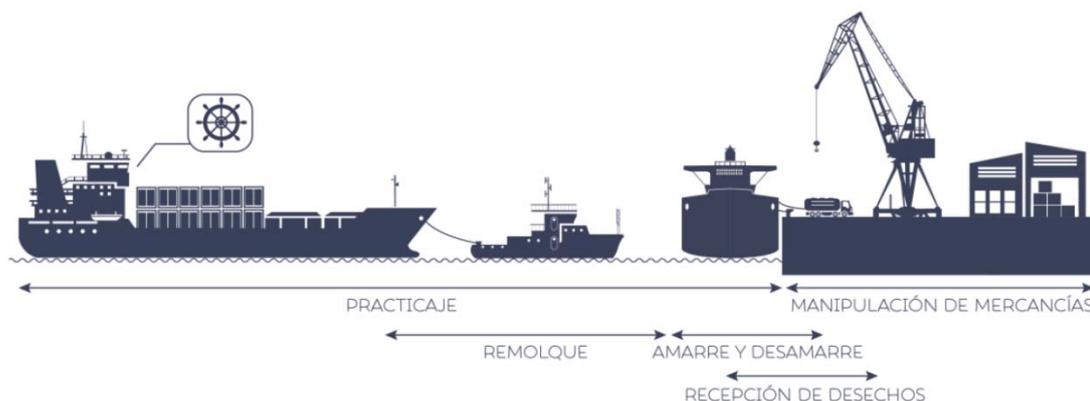
El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM) establece, en su artículo 123.2, la elaboración, por parte de Puertos del Estado, del Informe de Competitividad a partir de los análisis y conclusiones del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios (en adelante Observatorio), recogidos en el presente documento.

El presente "Documento de análisis y conclusiones del mercado de los servicios portuarios 2017" tiene como objetivo principal analizar la evolución del escenario competitivo de los servicios portuarios, de forma que se puedan definir acciones que permitan mejorar el posicionamiento estratégico del sistema portuario español.

Los servicios portuarios son definidos en el TRLPEMM como las "*actividades de prestación necesarias para la explotación de los puertos, dirigidas a hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación*". En la actualidad tienen la consideración de servicios portuarios los servicios técnico-náuticos (practicaje, remolque y amarre), el servicio de recepción de desechos generados por buques, el servicio de manipulación de mercancías y el servicio de pasaje. En los siguientes apartados se lleva a cabo un análisis detallado de cada uno de estos servicios portuarios, comprobándose la evolución del mercado con respecto a los años anteriores y estableciéndose una serie de recomendaciones y conclusiones cuyo objetivo es la mejora de la competitividad del sistema portuario español.

Figura 1

Esquema de los servicios portuarios.



Tal y como establece el TRLPEMM en su artículo 123.1, una de las finalidades del Observatorio es analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios. En general, en lo relativo a este segundo aspecto, la percepción de las navieras, operadores, otros agentes del sector y de las propias Autoridades Portuarias, es que los servicios portuarios españoles destacan por su calidad y adecuación a las necesidades de los clientes. Conviene recalcar también su labor como servicio público portuario.

En la actualidad, la mayor parte de los datos de que se disponen son datos cuantitativos referidos a la actividad y a los rendimientos de los servicios portuarios, y son los que constituyen la base del presente informe. En los últimos años, el Observatorio ha identificado la necesidad de enfatizar y ampliar el análisis de la calidad de los servicios, para lo que elaboró entre 2017 y 2018 un estudio de detalle denominado: *Sistema de medición de la calidad de los servicios portuarios*. Este estudio tenía por objeto desarrollar indicadores que permitieran hacer un seguimiento de la calidad de los servicios, pero aún no se dispone de datos del año 2017 para poder incluirlos en el presente trabajo. En esta línea, el Observatorio también ha considerado conveniente el desarrollo de un segundo estudio que, a través de campañas de campo con encuestas y sondeos, permita evaluar el nivel de satisfacción de los clientes (navieras, armadores, cargadores, etc.). Esta propuesta de estudio de detalle fue aprobada en el 11º Pleno del Observatorio que tuvo lugar el 18 de diciembre de 2017.

1.1. HITOS SIGNIFICATIVOS EN LA REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

En el año 2017 se produjeron tres hitos significativos en el marco regulatorio de los servicios portuarios: por un lado, la publicación del “Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos”, por otro lado, la publicación del Real Decreto 55/2017 que desarrolla la Ley 2/2015 de desindexación de la economía y, finalmente, la publicación del Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se

modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el Asunto C-576/13.

Estas tres normas jurídicas introducen cambios en la regulación de los servicios portuarios. En el caso del Reglamento UE 2017/352, se determinan modificaciones significativas, como la consideración del servicio de suministro de combustible a buques como servicio portuario, el establecimiento de procedimientos de tramitación de las reclamaciones que plantee la aplicación del Reglamento o la determinación de un régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento. En cuanto al nuevo servicio portuario, el marco regulatorio estatal actual deberá de actualizarse para recoger lo establecido en el Reglamento. Tal como recogen los Artículos 16 y 19 del citado Reglamento, son los Estados miembros los que deben garantizar la implantación de un procedimiento eficaz para tramitar las reclamaciones, determinar la autoridad competente para la tramitación de las mismas, así como el régimen de sanciones aplicable en caso de incumplimiento. Los Estados miembros deberán informar sobre estos aspectos a la Comisión a más tardar el 24 de marzo de 2019.

Por otro lado, en el caso de la Ley 2/2015 de desindexación y del Real Decreto 55/2017 y tal y como se indica la Abogacía General del Estado en su Informe 59/17 (R-481/2017), dejan de tener validez las fórmulas polinómicas de actualización de las tarifas máximas de los servicios portuarios que, hasta el momento, se venían incluyendo en los Pliegos de Prescripciones Particulares.

Por su parte, el Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, tiene por objeto establecer el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, con el objetivo de dar cumplimiento a lo dispuesto en la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, asunto C-576/13. Este texto sienta el principio de libertad de contratación en el ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías, de modo que los operadores no están obligados a participar en ninguna empresa de puesta a disposición de trabajadores portuarios y pueden contratar a éstos con plena libertad, siempre que se cumplan los requisitos orientados a asegurar su capacitación profesional de acuerdo con la normativa vigente.

En la línea expresamente sugerida por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, se contempla la creación de los centros portuarios de empleo (CPE) cuyo objeto será precisamente el empleo regular de los trabajadores portuarios en el servicio portuario de manipulación de mercancías, así como su formación y cesión temporal a empresas titulares de licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías o de autorización de servicios comerciales portuario; operarán, pues, como empresas de trabajo temporal específicas para el sector precisando la autorización de la Administración laboral exigida para las empresas de trabajo temporal por la legislación vigente. Las empresas estibadoras no tendrán la obligación de participar en los centros que se creen, ni tampoco la de contratar a los trabajadores puestos a disposición por ellos de forma prioritaria.

1.2. FUENTES Y BASES DE DATOS UTILIZADAS

Es necesario destacar que los datos desarrollados y recogidos en el “Documento de Análisis y Conclusiones del Estado del Mercado de los Servicios Portuarios” han sido obtenidos en base a los datos existentes en los distintos departamentos de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias:

- Base de datos y estadísticas de tráfico de Puertos del Estado.

- Datos e indicadores recogidos por el Sistema de Gestión de Indicadores (SIGEIN).
- Base de datos e indicadores del Departamento de Servicios y Competitividad.
- Base de datos del Registro de Servicios Portuarios.
- Estudios específicos desarrollados por el Observatorio.

En concreto, cabe destacar que los datos e indicadores de actividad y económicos han sido obtenidos del mencionado SIGEIN, que recopila datos de prestadores de servicios y de Autoridades Portuarias. En cuanto a los indicadores de actividad referidos al número de servicios, se considera conveniente aclarar la definición de servicio en el caso del remolque y del practicaje, entendiendo como tal aquel que incluye todas las maniobras necesarias para trasladar un buque desde una posición inicial (entrada, atraque, fondeo) a otra posición final (atraque, fondeo, salida).

Para el desarrollo de los indicadores incluidos en este documento, la captura de datos de las bases de datos mencionadas se llevó a cabo el día 10 de diciembre de 2018. En esa fecha no estaban disponibles los datos de algunos puertos relativos al año 2017. Con el objetivo de no perder la comparación interanual con los años anteriores, se han tomado como valores de referencia del año 2017, para los puertos sin datos actualizados, los valores del año 2016.

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

Desde marzo de 2018, se encuentra totalmente operativo el Sistema de Gestión de Indicadores (SIGEIN). Gran parte de los datos analizados en el presente documento, han sido capturados a través del SIGEIN. La gran recepción de esta herramienta por parte de las Autoridades Portuarias y de los prestadores de servicios, se refleja en alto grado de reporte de datos de la campaña 2017, siendo esperable, que en próximas versiones de este documento se disponga de un mayor número de datos, lo que permitirá enriquecer los análisis desarrollados.

1.3. INDICADORES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

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

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

Los datos de los indicadores económicos de los servicios técnico-náuticos se muestran de forma anónima, de manera que se mantiene la confidencialidad de todas las empresas prestadoras. A cada puerto se le ha asignado un número/código, de manera aleatoria, que se mantiene en todos los indicadores y que es similar al asignado en las versiones de este documento de años anteriores.

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

Figura 2

Distribución de Autoridades Portuarias en fachadas marítimas.

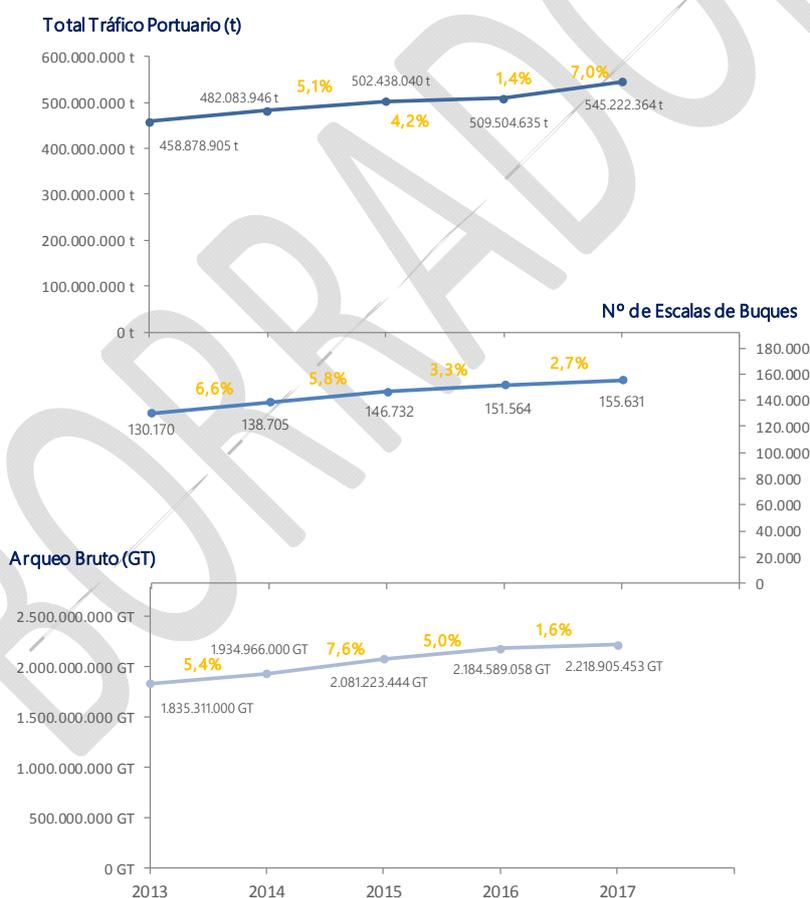


2. SERVICIOS PORTUARIOS TÉCNICO-NÁUTICOS

Por su propia definición, los servicios portuarios técnico-náuticos son los servicios prestados a los buques, que permiten a estos desarrollar sus operaciones en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación. Los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios establecen sus tarifas máximas que son aplicadas en caso de que no exista competencia en el servicio, tal como determina el Artículo 113 del TRLPEMM, en el apartado 4 h): los Pliegos regularán, entre otras, la "estructura tarifaria y tarifas máximas, así como los criterios para su actualización, revisión y, en su caso, fijación". A continuación se analizará la evolución de los tráficos, escalas y tamaño de buques y su relación con la evolución de estos servicios.

Figura 3

Total tráfico portuario¹ en el sistema portuario estatal, nº de escalas y arqueo bruto de los buques. 2017.



Continuando la tendencia de los años anteriores, el año 2017 ha sido un año de crecimiento de tráficos en el sistema portuario español: se ha incrementado un 7,0 % el tráfico de mercancías en el total de los puertos españoles con respecto al año 2016, alcanzándose las 545.222.364 t.

¹ El tráfico total portuario comprende las cargas, descargas, tránsitos y transbordos de mercancías, incluyendo la pesca, el avituallamiento y el tráfico interior.

El número total de escalas de buques en el año 2017 ha aumentado un 2,7 % con respecto al 2016, manteniendo la tendencia de crecimiento de los años anteriores. En lo que respecta al arqueado bruto, en consonancia con los años anteriores y con el aumento del tráfico total de mercancía y del número de escalas, también aumenta en 2017 con respecto a años anteriores un 1,6 %.

En la siguiente gráfica se muestra el número total de servicios de practica, remolque y amarre prestados en el total de los puertos para el periodo comprendido entre el 2013 y el 2017, sin incluir aquellos en régimen de integración de servicios:

Figura 4

Número de servicios totales, por servicio técnico náutico y año. 2013-2017.

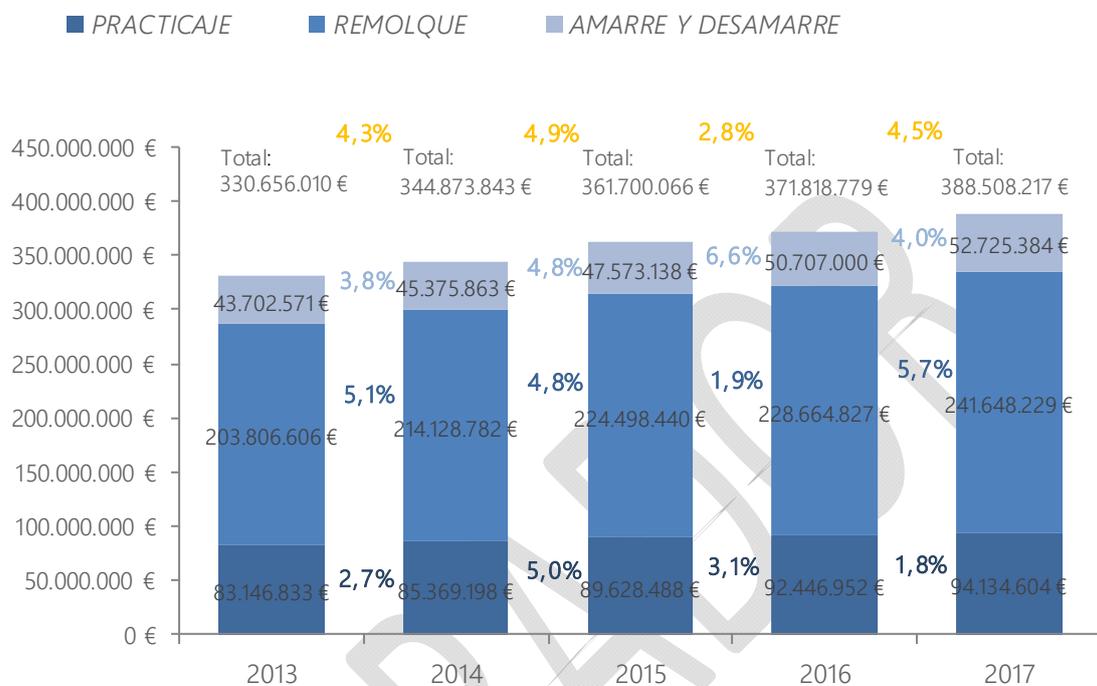


El aumento de la actividad entre 2016 y 2017 ha sido de un 0,3 % en el servicio de practica, 3,9 % en el de remolque y del 3,4 % en el de amarre y desamarre. Este aumento generalizado no es en todos los servicios proporcional al aumento del tráfico portuario, debido por ejemplo, en el caso del practica, al aumento de las exenciones (PEC).

En cuanto a la facturación total de las licenciatarias del sistema portuario español que prestan servicios técnico-náuticos, se observa que se ha producido un crecimiento interanual del 4,5 % entre los años 2016 y 2017, tal como recoge la gráfica siguiente. El incremento en la facturación total es superior al incremento del número de servicios en los tres tipos de servicio analizados, lo que indica un incremento general de la facturación media por servicio, sobre la que tiene influencia los cambios producidos en el mix de tráficos (tamaño de buques, tipología, etc.).

Figura 5

Evolución de la facturación total de los servicios técnico-náuticos. 2013-2017.

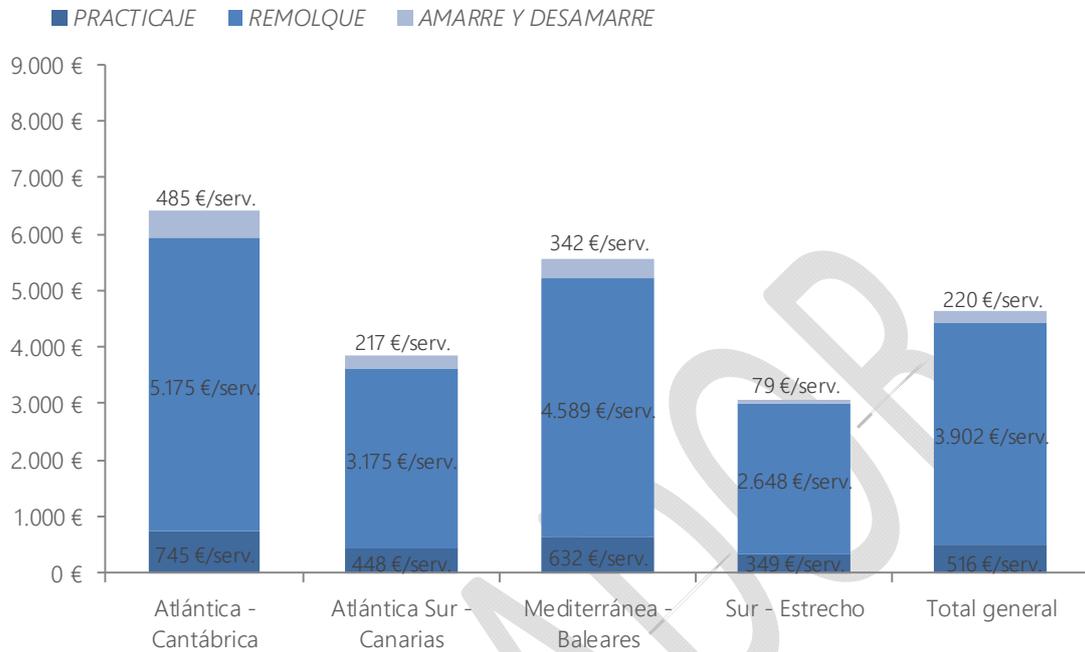


A continuación, se muestra la facturación media de cada servicio portuario (€/servicio) en cada una de las fachadas del sistema portuario.

Se aprecia que la facturación media por servicio de los tres servicios técnico-náuticos es más elevada en la fachada Atlántica – Cantábrica, al igual que en años anteriores, seguida de la Mediterránea - Baleares.

Figura 6

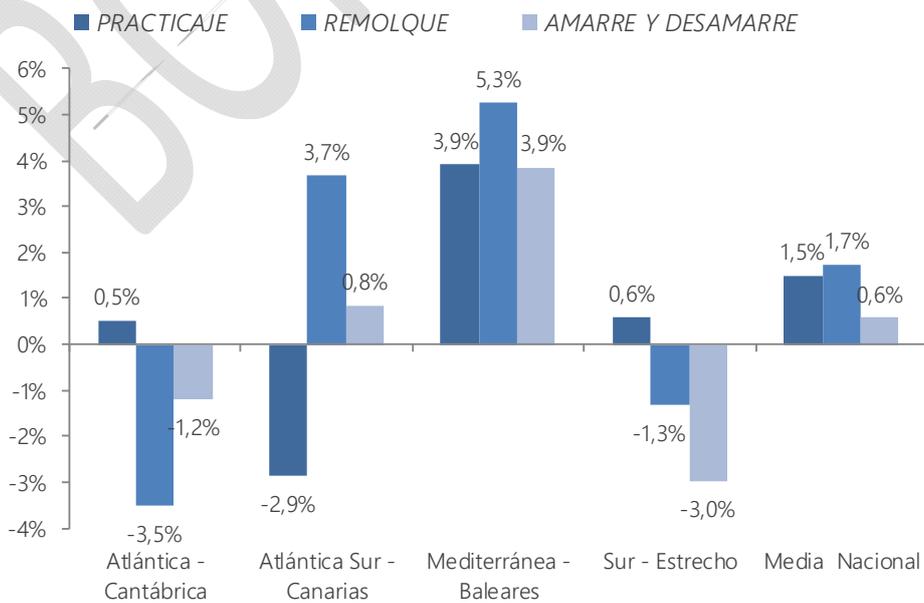
Facturación media por servicio de los servicios técnico-náuticos. 2017.



Las diferencias en cuanto a la facturación media por servicio, por tipo de servicio y fachada, con respecto a 2016 se representan en el gráfico siguiente:

Figura 7

Diferencias porcentuales de la facturación media por servicio entre 2017 y 2016, por tipo de servicio y fachada.

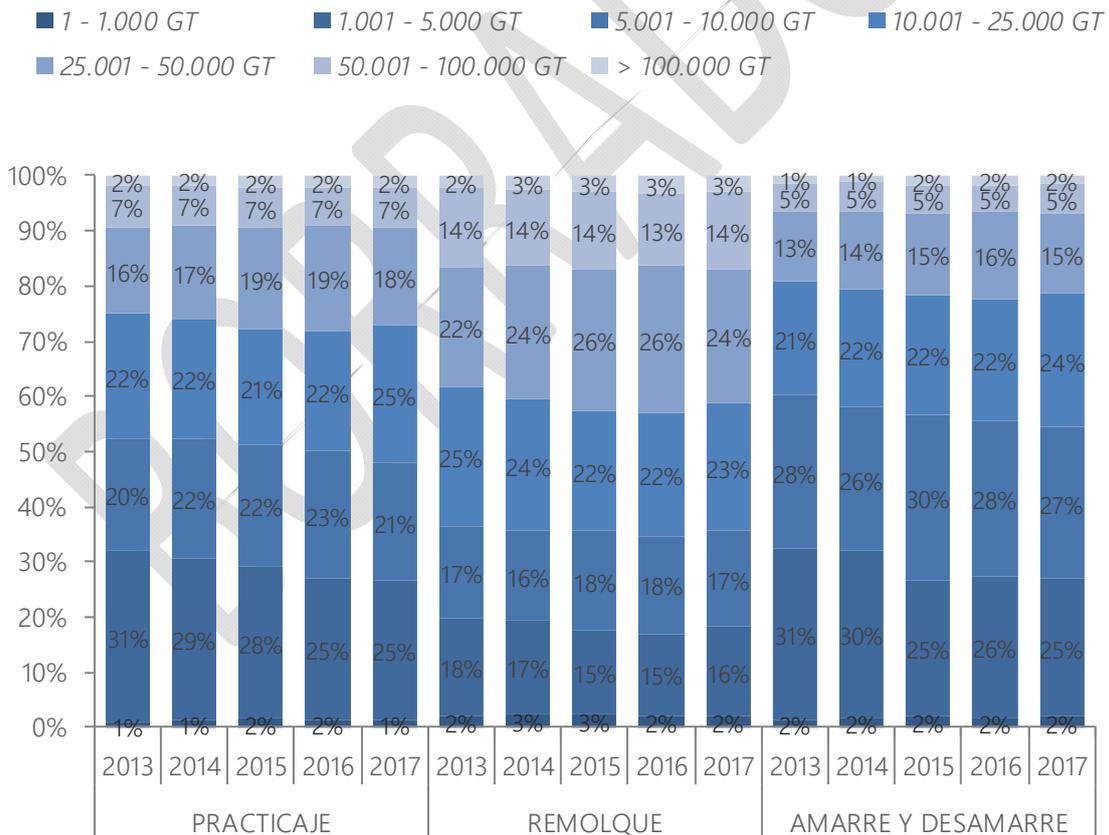


Cabe destacar la tendencia al alza de las facturaciones medias (facturación/nº de servicios) del servicio portuario de remolque en las fachadas Atlántica Sur – Canarias y en la Mediterránea – Baleares; así como del servicio de practicaje en la mayoría de las fachadas salvo en la Atlántica Sur – Canarias. De hecho, la fachada Mediterránea – Baleares presenta un crecimiento significativo de las facturaciones medias por servicio en los tres servicios técnico-náuticos.

En la siguiente figura se incluye la evolución de la distribución de la actividad por tramos de arqueo bruto de los buques para cada servicio técnico-náutico. En principio la composición de tráfico es muy similar todos los años, por lo que la variación de la facturación media en los servicios podría explicarse por la variación de las tarifas aplicadas por las empresas prestadoras, por las diferencias en las tipologías de buques entrados a puerto o por el tamaño medio de los mismos en cada tramo de arqueo. Por ello, sería necesario desarrollar análisis complementarios para determinar las posibles causas de dicha variación en cada una de las fachadas.

Figura 8

Evolución de la distribución del número de servicios por tramo de arqueo bruto y por tipo de servicio. 2013-2017.



A continuación, se muestran tres tablas resumen con los resultados más significativos obtenidos en los análisis desarrollados para cada servicio técnico-náutico y las diferencias que representan con respecto al año anterior.

Figura 9

Resumen de indicadores del servicio portuario de practicaje. 2016-2017.

SERVICIOS TÉCNICO - NÁUTICOS		Practicaje		
Indicador	Fachada	2016	2017	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	25.180	26.268	4,32%
	Atlántica Sur - Canarias	42.769	45.378	6,10%
	Mediterránea - Baleares	55.925	55.252	-1,20%
	Sur - Estrecho	57.793	55.362	-4,21%
	TOTAL	181.667	182.260	0,33%
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	18.663.257 €	19.569.655 €	4,86%
	Atlántica Sur - Canarias	19.711.797 €	20.315.519 €	3,06%
	Mediterránea - Baleares	34.011.021 €	34.919.150 €	2,67%
	Sur - Estrecho	20.060.877 €	19.330.280 €	-3,64%
	TOTAL	92.446.952 €	94.134.604 €	1,83%
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	741 €	745 €	0,51%
	Atlántica Sur - Canarias	461 €	448 €	-2,86%
	Mediterránea - Baleares	608 €	632 €	3,92%
	Sur - Estrecho	347 €	349 €	0,59%
	MEDIA NACIONAL	509 €	516 €	1,49%

Figura 10

Resumen de indicadores del servicio portuario de remolque. 2016-2017.

SERVICIOS TÉCNICO - NÁUTICOS		Remolque		
Indicador	Fachada	2016	2017	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	10.737	12.061	12,33%
	Atlántica Sur - Canarias	8.945	9.297	3,94%
	Mediterránea - Baleares	21.770	21.776	0,03%
	Sur - Estrecho	18.179	18.803	3,43%
	TOTAL	59.631	61.937	3,87%
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	57.588.024 €	62.415.610 €	8,38%
	Atlántica Sur - Canarias	27.388.902 €	29.514.957 €	7,76%
	Mediterránea - Baleares	94.917.339 €	99.933.629 €	5,28%
	Sur - Estrecho	48.770.562 €	49.784.033 €	2,08%
	TOTAL	228.664.827 €	241.648.229 €	5,68%
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	5.364 €	5.175 €	-3,51%
	Atlántica Sur - Canarias	3.062 €	3.175 €	3,68%
	Mediterránea - Baleares	4.360 €	4.589 €	5,26%
	Sur - Estrecho	2.683 €	2.648 €	-1,31%
	MEDIA NACIONAL	3.835 €	3.902 €	1,74%

Figura 11

Resumen de indicadores del servicio portuario de amarre y desamarre. 2016-2017.

SERVICIOS TÉCNICO - NÁUTICOS		Amarre y desamarre		
Indicador	Fachada	2016	2017	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	24.769	26.535	7,13%
	Atlántica Sur - Canarias	44.049	44.468	0,95%
	Mediterránea - Baleares	63.779	64.214	0,68%
	Sur - Estrecho	98.805	104.027	5,29%
	TOTAL	231.402	239.244	3,39%
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	12.146.405 €	12.859.224 €	5,87%
	Atlántica Sur - Canarias	9.497.750 €	9.669.036 €	1,80%
	Mediterránea - Baleares	21.009.292 €	21.969.362 €	4,57%
	Sur - Estrecho	8.053.553 €	8.227.762 €	2,16%
	TOTAL	50.707.000 €	52.725.384 €	3,98%
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	490 €	485 €	-1,18%
	Atlántica Sur - Canarias	216 €	217 €	0,84%
	Mediterránea - Baleares	329 €	342 €	3,86%
	Sur - Estrecho	82 €	79 €	-2,97%
	MEDIA NACIONAL	219 €	220 €	0,57%

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



2.1. PRACTICAJE

El servicio portuario de practicaje se define en el artículo 126 del TRLPEMM: *“servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, prestado a bordo de éstos, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites geográficos de la zona de practicaje, en condiciones de seguridad”*. Además de la definición del servicio incluida en el TRLPEMM, cabe destacar que, en la actualidad, las funciones del práctico trascienden, en muchas ocasiones, al mero asesoramiento a los capitanes, desarrollando otras tareas y funciones relacionadas con la seguridad marítima, como el control de la navegación (comprobando el estado de los elementos de maniobra de cada buque e informando de las deficiencias identificadas), control sobre aspectos de seguridad y protección marítima y del medio ambiente marino, la coordinación de los servicios técnico-náuticos, comunicación de las incidencias detectadas en la navegación en aguas portuarias, de las fuentes de contaminación, de fallos o averías en balizamiento, etc. Asimismo, los prácticos prestan su colaboración a las autoridades en situaciones de emergencia marítima y Zona SAR.

Según el punto 3 del citado artículo 126: *“el número de prestadores quedará limitado a un único prestador en cada área portuaria”*, por lo que **el número de empresas prestadoras de cada Autoridad Portuaria actualmente suele ser equivalente al número de puertos de ésta**, no siendo un indicador del grado de competencia. Cabe destacar que el TRLPEMM permite que una misma empresa preste el servicio en varios puertos y que se otorguen licencias en régimen de integración de servicios, aunque en la actualidad no se dé ninguna de estas circunstancias.

El plazo máximo para las licencias en el sistema portuario español es de 10 años, y el plazo medio de los títulos habilitantes existentes en la actualidad está **en torno a los 8 años** (7,81 años)

Hay algunos puertos que presentan plazos muy cortos, como los de Cartagena, Las Palmas, Puerto del Rosario, Málaga, Santa Cruz de Tenerife y Sevilla, porque se trata de ampliaciones de la vigencia del título habilitante hasta la aprobación de los nuevos Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio.

2.1.1. INDICADORES DE RECURSOS Y SERVICIOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

a. *Número de prácticos por puerto*

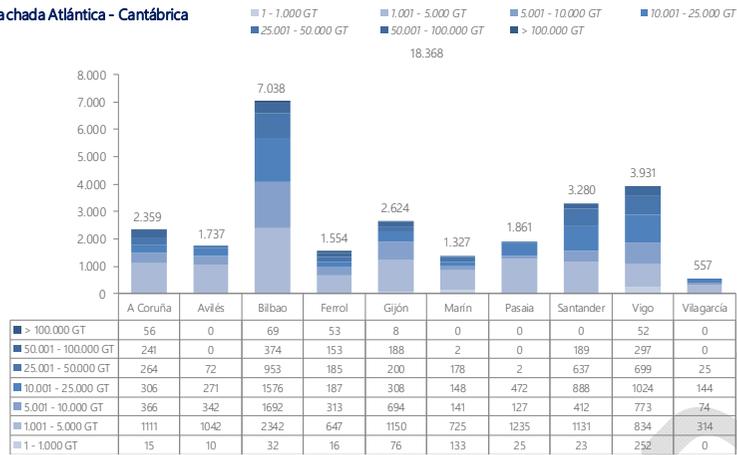
Este indicador se representa en un mapa que incluye los puertos en su ubicación geográfica, a través de un icono cuyo tamaño es proporcional al número de prácticos que prestan servicio en cada puerto. Los puertos que concentran un mayor número de prácticos son: Bilbao con 17 prácticos en la fachada Atlántica-Cantábrica; Barcelona y Valencia en la fachada Mediterráneo-Baleares, con 16 y 14 prácticos respectivamente; Bahía de Algeciras en la fachada Mediterráneo Sur-Estrecho, con 18 prácticos; y Sevilla y Las Palmas en la fachada Atlántico Sur-Estrecho, con 13 y 12 prácticos, respectivamente.

b. Número de servicios de practica realizados en cada puerto durante el año 2017, según tramo de arqueo bruto de los buques

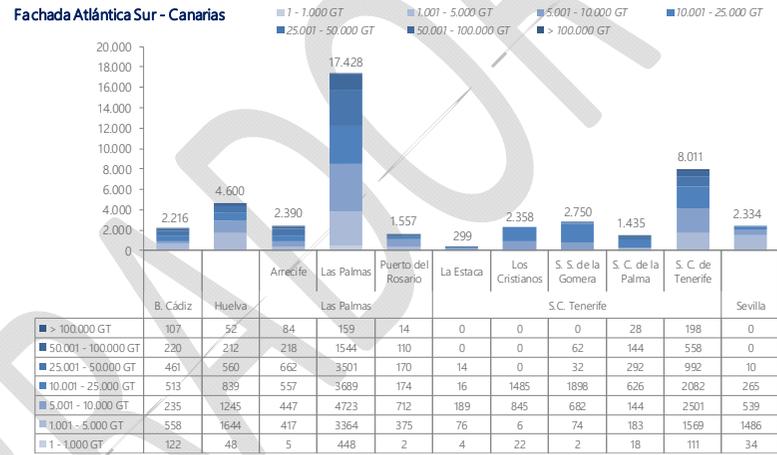
Figura 13

Nº de servicios realizados por las empresas prestadoras del servicio de practica, por tramos de arqueo bruto. 2017

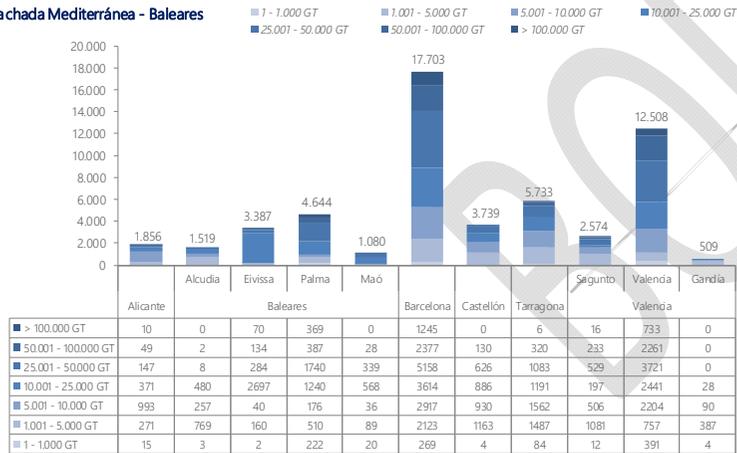
Fachada Atlántica - Cantábrica



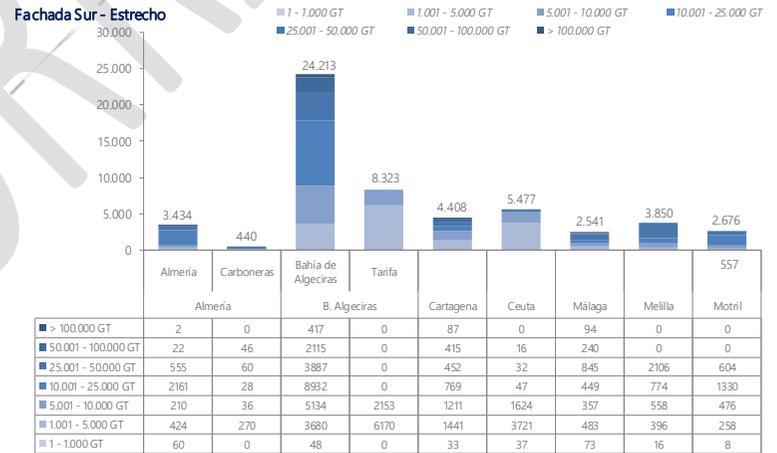
Fachada Atlántica Sur - Canarias



Fachada Mediterránea - Baleares



Fachada Sur - Estrecho



Las gráficas anteriores muestran el desglose por tramos de arqueo bruto del número de servicios realizados, por puerto, en el año 2017. Los puertos que mayor número de servicios concentran son Bahía de Algeciras (24.213 servicios), Barcelona (17.703 servicios), Las Palmas (17.428 servicios) y Valencia (12.508 servicios). Estos puertos también concentran mayor proporción de servicios en los tramos de arqueo bruto más altos.

Como se puede observar, existe una **correlación entre el número de prácticos representado en la Figura 12 y el número de servicios** que incluye la Figura 13, así como con la complejidad de los mismos, como sucede en Sevilla por su ubicación o en puertos del Cantábrico por su climatología. Esta relación se analizará con más detalle a través de los indicadores de actividad del servicio, en el apartado 2.1.2 .

Existen ciertas desviaciones como las que se observan en el Puerto de Bilbao, que tiene un número de prácticos similar a Barcelona o Bahía de Algeciras, a pesar de ser un puerto con menos servicios (7.088). El Puerto de Sevilla también presenta un número de prácticos elevado con respecto a su número de servicios, debido a la complejidad del servicio. Asimismo, se observa que, en aquellos puertos en los que predomina el tráfico de buques de pasaje, hay una menor necesidad de prácticos que en los puertos en los que predomina el tráfico de mercancías, debido a que por su mayor frecuencia estos tráficos acceden a exenciones al practicaaje.

2.1.2. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

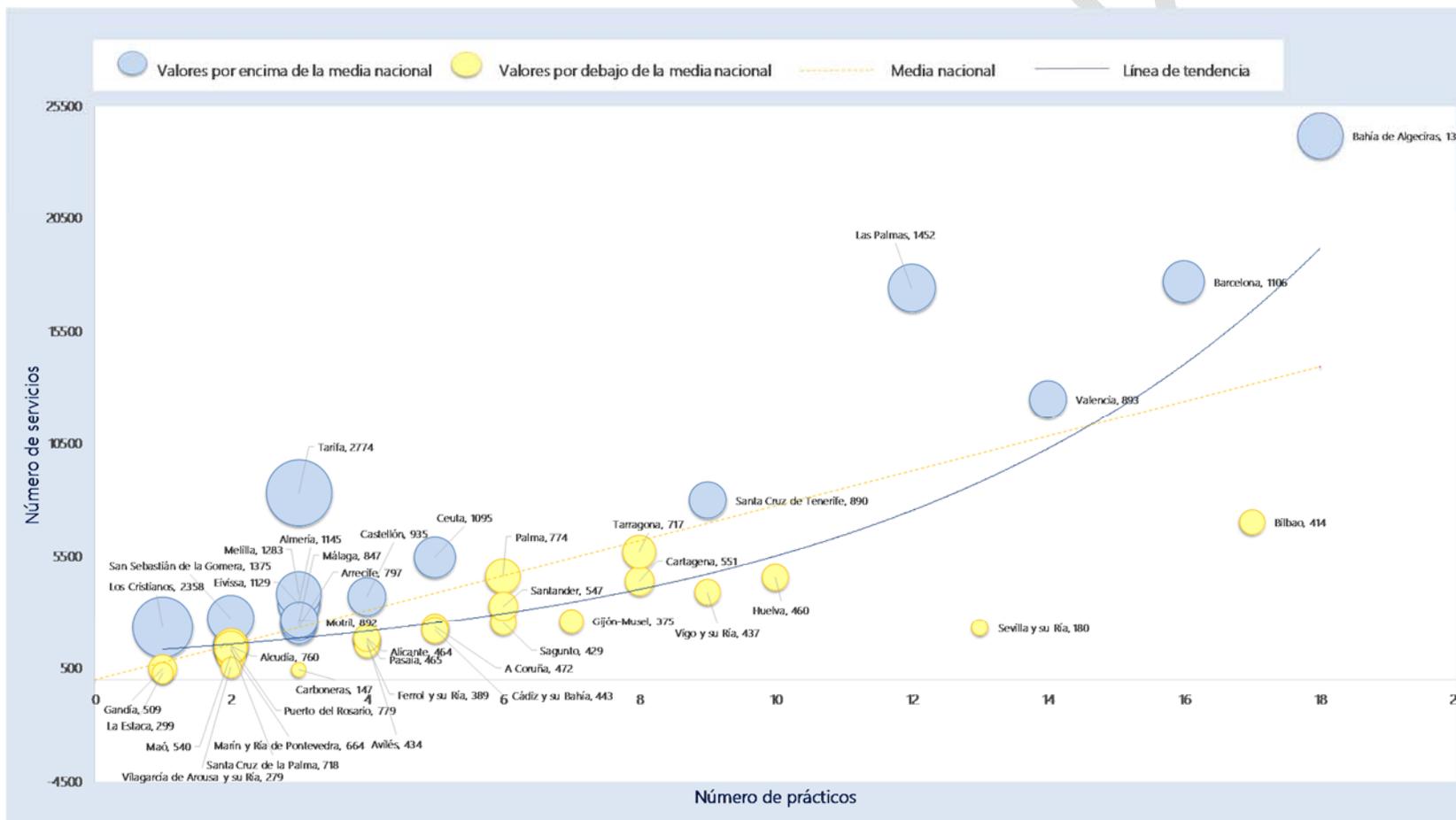
La siguiente gráfica muestra el número medio de servicios por práctico en cada puerto mediante el tamaño de la burbuja, incluyendo en azul aquellos puertos que presentan valores del indicador por encima de la media nacional y en amarillo los que se encuentran por debajo. **La media nacional en el año 2017 ha sido de 776 servicios por práctico.**

También se representa la relación entre número de servicios, en el eje vertical, y el número de prácticos, en el eje horizontal, para obtener **la línea exponencial de ajuste que representa el concepto de "economía de escala"**. Se observa que, en general, el número de operaciones que realiza cada práctico aumenta a medida que lo hace el número total de servicios.

Las diferencias con respecto a la línea de ajuste pueden ser debidas diversos factores: condiciones climatológicas e hidrológicas, distancias a recorrer, etc. Tanto el Puerto de Bilbao como el de Sevilla se alejan de la curva de ajuste presentando una productividad inferior a la media nacional, con 414 y 180 servicios por práctico respectivamente. En el caso de Sevilla la complejidad del servicio (larga duración) justifica la desviación respecto a la línea de regresión, al igual que en Bilbao, donde la duración del servicio de practicaaje es grande. En el lado opuesto se encuentran los Puertos de Tarifa (2.774 servicios por práctico), Bahía de Algeciras (1.345 servicios por práctico), Las Palmas (1.452 servicios por práctico), y en menor medida, Ceuta (1.095 servicios por práctico), y Tenerife (890 servicios por práctico); que presentan productividades superiores a la definida por la tendencia nacional. En los Puertos de Tarifa y Ceuta la dársena es muy pequeña y la duración del servicio muy reducida, lo que explica esa mayor productividad.

Figura 14

Número de servicios por práctico. Relación entre el número de prácticos disponibles y el número de servicios totales, por puerto. 2017.



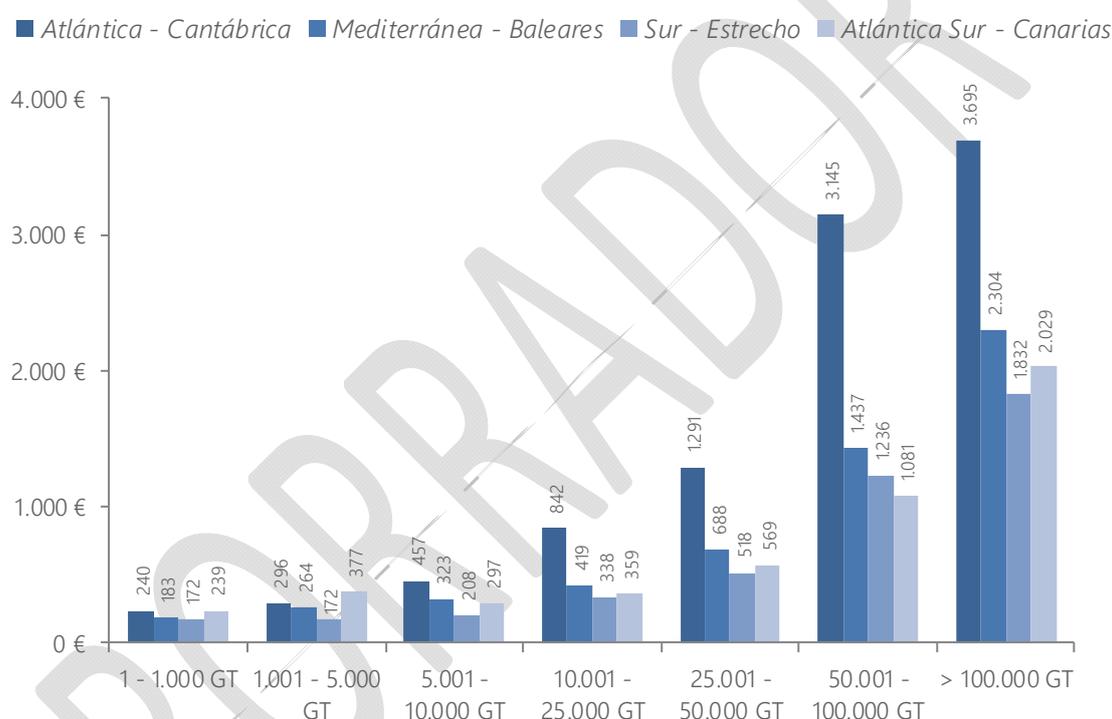
2.1.3. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

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

El primero de los indicadores económicos del servicio de practicaaje analizados es la facturación media por servicio, obtenida para el año 2017 por tramo de arqueo bruto y fachada, y representado en el gráfico siguiente.

Figura 15

Facturación entre número de servicios para el servicio de practicaaje, por tramo de arqueo bruto y fachada. 2017.



Como se puede observar, en la fachada Atlántica – Cantábrica la facturación media por servicio es la más alta en prácticamente todos los tramos de arqueo bruto y además se aleja cada vez más de la media nacional a medida que aumentan los GT. En el tramo de buques de 50.001-100.000 GT, la facturación media de la fachada Atlántica – Cantábrica es de 3.145 €, más del doble que la de la fachada Mediterránea – Baleares con 1.437 € y prácticamente el triple que la de la fachada Atlántica Sur – Canarias con 1.081 €. En general, es la fachada Mediterránea – Baleares la que presenta valores de facturación media por servicio más altos de las tres restantes, aunque la desviación con respecto a las otras dos fachadas es mucho menor que en el caso de la fachada Atlántica – Cantábrica.

b. Facturación media anual por práctico

A continuación, se incluye un indicador económico que representa la facturación media anual, pero en este caso por práctico en lugar de por servicio. Se incluye este indicador agrupado por fachada y también de manera individual para cada puerto.

El indicador facturación por empleado es un ratio habitualmente utilizado para el análisis económico financiero de cualquier tipo de empresa (automoción, sector servicios, etc.). La metodología habitual de análisis empresarial incluye el Ratio de Facturación media por Empleado, definido como el Importe Neto de la Cifra de Negocios entre la Plantilla Media. Se utiliza para indicar los recursos medios generados por empleado en el periodo de análisis, donde mayores valores de este ratio indicarán mayor productividad de la plantilla.

En el análisis realizado, se ha incluido el indicador facturación por práctico, en línea con los ratios similares de uso habitual ya mencionados. Dado que no se conoce el dato del número de empleados total de cada empresa prestadora, se ha comparado la facturación con el principal medio de producción² y por tanto principal concepto de coste, de las empresas prestadoras del servicio portuario de practicaaje, esto es, el número de prácticos. En resumen, se incluye el indicador facturación por práctico con el único fin de reflejar los distintos niveles de productividad del principal medio de producción del servicio. El número de prácticos utilizado en el análisis son aquellos que prestan servicio en cada puerto y ha sido obtenido a través de las fuentes indicadas en el apartado introductorio (este indicador ya ha sido incluido de forma independiente en el apartado 2.1.1 a).

Figura 16

Facturación entre número de prácticos para el servicio de practicaaje por fachada. 2017.



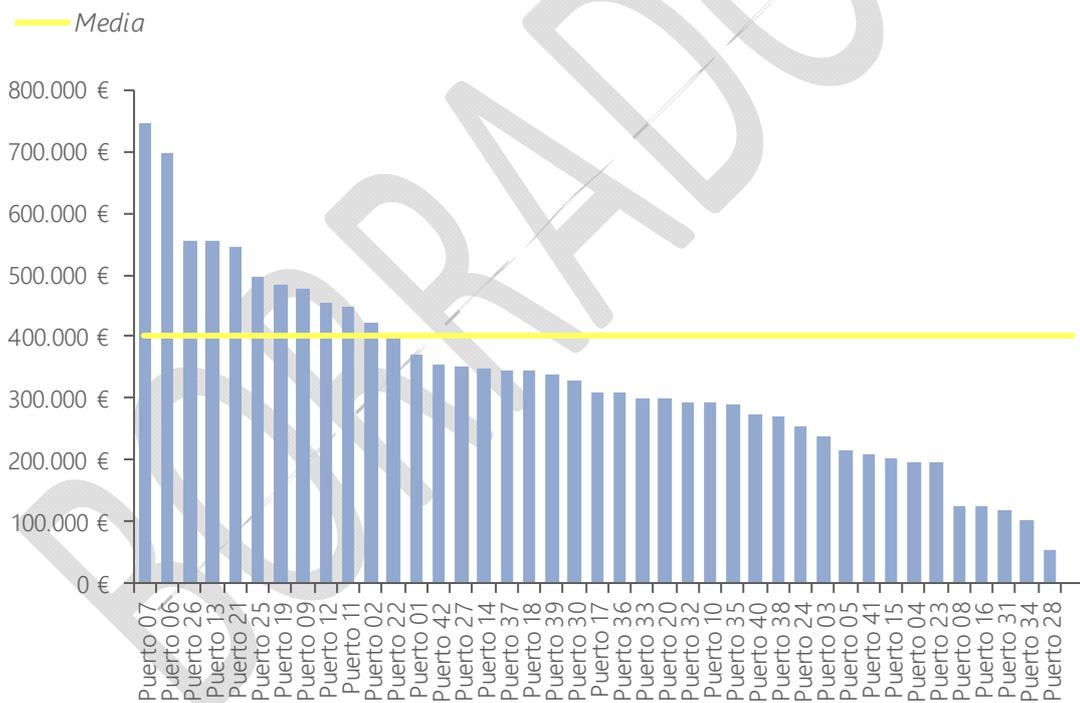
² Se denomina como medios de producción a los recursos económicos, también denominados capital físico, que permiten llevar a cabo algún trabajo de naturaleza productiva, como la fabricación de un artículo de consumo, o la prestación de un servicio.

La media nacional de este indicador del servicio de practica en el año 2017 es de 400.573 € por práctico. Como se aprecia en el gráfico anterior, la fachada Mediterránea - Baleares es la que obtiene una mayor facturación por práctico con 529.078 €, siendo las fachadas Atlántica - Cantábrica y Atlántica Sur - Canarias las que menor rendimiento obtienen, con 326.161 € y 338.592 € respectivamente. La fachada Mediterráneo Sur – Estrecho es la que presenta valores más cercanos a la media nacional con 394.496 € por práctico.

En cuanto al indicador económico de facturación media anual por práctico desglosado por puerto, que se representa en el gráfico siguiente, se observa que existe gran dispersión. Los Puertos 07 y 06 presentan los valores más altos, con 744.701 € y 696.241 € por práctico, mientras que el valor más bajo corresponde al Puerto 28 con 53.031 €.

Figura 17

Facturación entre número de prácticos para el servicio de practica por puerto. 2017.





2.2. REMOLQUE

En el artículo 127 del TRLPEMM se define el servicio de remolque portuario: “aquél cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a la maniobra de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones de su capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto”. En todos los puertos del sistema portuario español hay **una única empresa licenciataria, salvo en Huelva, Las Palmas y Santander, donde hay dos licencias**. Sin embargo, pese a la existencia de estas dos licencias, en los citados puertos no existe competencia, porque o bien ambas pertenecen al mismo grupo empresarial o bien existe cierta especialización de cada empresa prestadora en diferentes tipos de servicio (distintos tramos de arqueo bruto, distintas dársenas, etc.). No se incluyen en el análisis de indicadores los servicios en autoprestación.

El plazo máximo para las licencias en el sistema portuario español es de 10 años (Ley 33/2010) aunque la Ley 48/2003 establecía su duración máxima en 13 años. El plazo medio de los títulos habilitantes existentes está **en torno a los 10 años** (9,76 años).

Los títulos habilitantes del servicio portuario de remolque en los Puertos de Málaga, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Santander y Sevilla, cuyo plazo es sensiblemente inferior a la media nacional, se corresponden con ampliaciones de las licencias concedidas hasta la aprobación de las nuevas prescripciones particulares.

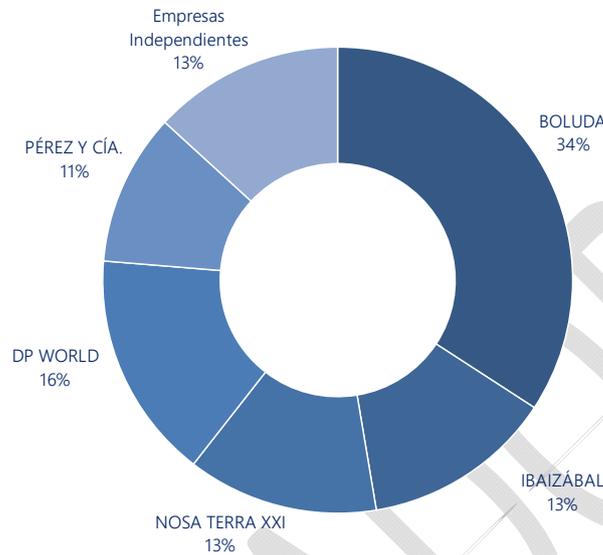
a. Grado de competencia empresarial en el mercado del servicio portuario de remolque, en número de títulos habilitantes según el registro de empresas prestadoras de los servicios portuarios

Existe una fuerte presencia de determinadas empresas o grupos empresariales en el servicio de remolque, frente a un número más reducido de empresas independientes. Para determinar el grado de competencia, se ha contabilizado el número de títulos habilitantes, con dos matices: (1) el análisis se hace por Autoridad Portuaria, no por puerto. (2) En el caso de títulos en los que la prestadora sea una empresa participada por más de un grupo empresarial, se ha optado por sumar el título en ambos participantes. Bajo estos supuestos, al grupo Boluda le pertenecen o participa en un 34 % de los títulos habilitantes existentes, a Empresas Independientes le pertenecen un 13%, a DP World³ un 16%, al Grupo Ibaizabal un 13%, al Grupo Nosa Terra XXI un 13% y a Pérez y Cía. un 11%.

³ P&O Repasa, perteneciente a DP World, compró Reyser, la filial de remolcadores y amarre de Bergé, en junio de 2017.

Figura 18

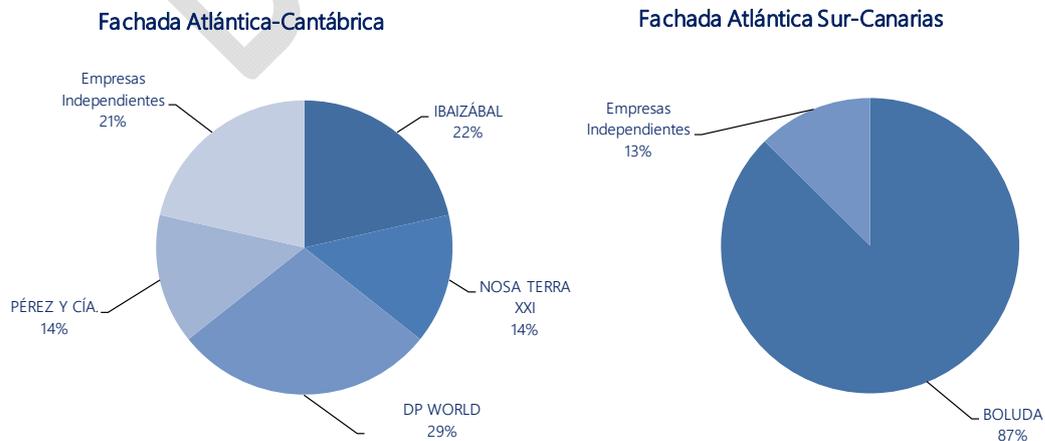
Empresas prestadoras del servicio de remolque, según el número de títulos habilitantes. 2017.



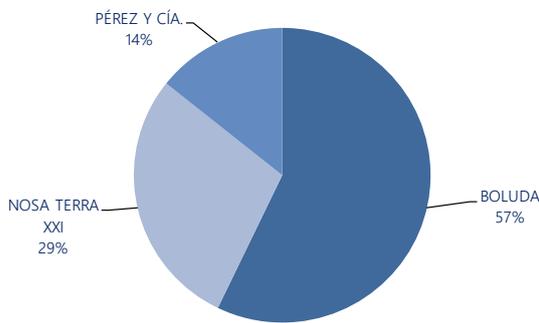
A continuación, se representa el reparto de títulos habilitantes por grupo empresarial en cada fachada siguiendo los criterios explicados anteriormente. Se observa que donde más competencia existe es en la fachada Atlántica - Cantábrica donde cuatro grupos empresariales concentran casi el 80% de los títulos, y en la Mediterránea - Baleares, donde cinco grupos tienen casi el 90%. Existe menor competencia en la fachada Mediterráneo Sur - Estrecho, donde los títulos habilitantes se dividen entre tres grupos empresariales, y es casi inexistente en la fachada Atlántica Sur-Canarias, donde un grupo empresarial tiene el 87% de los mismos.

Figura 19

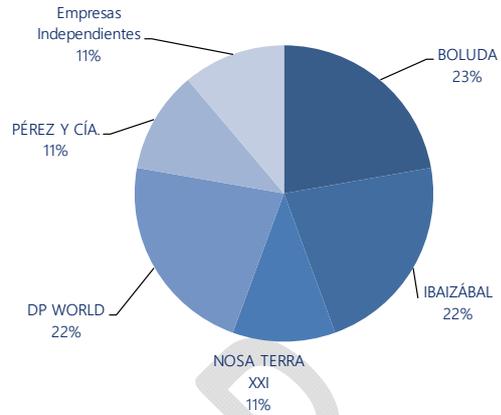
Reparto de títulos habilitantes por fachadas. 2017.



Fachada Sur-Estrecho



Fachada Mediterránea-Baleares



2.2.1. INDICADORES DE RECURSOS Y SERVICIOS DEL SERVICIO DE REMOLQUE

a. Número de remolcadores por puerto

Este indicador se representa en un mapa que incluye los puertos en su ubicación geográfica, a través de un icono cuyo tamaño es proporcional al número de remolcadores que prestan servicio en cada puerto. Los remolcadores no se discriminan por tamaño o potencia. Los puertos que concentran un mayor número de remolcadores son: Bilbao y Gijón, en la fachada Atlántica-Cantábrica, con 8 y 7 remolcadores respectivamente; Barcelona y Tarragona en la fachada Mediterráneo-Baleares, con 7 y 6 remolcadores respectivamente; Bahía de Algeciras en la fachada Mediterráneo Sur-Estrecho, con 9; y Huelva y Las Palmas en la fachada Atlántico Sur-Estrecho, con 10 y 8 remolcadores, respectivamente.

Figura 20

Número de remolcadores por puerto. 2017.



b. Número de servicios de remolque realizados en cada puerto durante el año 2017, según tramo de arqueo bruto de los buques

Figura 21

Nº de servicios realizados por las empresas prestadoras del servicio de remolque, por tramos de arqueo bruto. 2017



Las gráficas anteriores muestran el desglose por tramos de arqueo bruto del número de servicios de remolque realizados, por puerto, en el año 2017. Los puertos que mayor número de servicios concentran son Bahía de Algeciras (10.877 servicios), Barcelona (6.988 servicios), Las Palmas (4.832 servicios) y Valencia (6.702 servicios). Estos puertos también concentran mayor proporción de servicios en los tramos de arqueo bruto más altos.

Como se puede observar, existe una correlación entre el número de remolcadores representado en la Figura 20 y el número de servicios que incluye la Figura 21, así como con la complejidad de estos. Esta relación se analizará con más detalle a través de los indicadores de actividad del servicio, en el apartado 2.2.2.

Existen ciertas desviaciones como las que se observan en el Puerto de Gijón, que tiene un número de remolcadores similar a Barcelona o Bahía de Algeciras, a pesar de ser un puerto con muchos menos servicios (826), o en el Puerto de Huelva. Estas diferencias son debidas principalmente a las condiciones climatológicas, la complejidad de las operaciones o las necesidades de las operaciones de los buques habituales del puerto.

2.2.2. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE REMOLQUE

a. *Número de servicios realizados por remolcador según puerto*

La siguiente gráfica muestra el número medio de servicios por remolcador en cada puerto mediante el tamaño de la burbuja, incluyendo en azul aquellos puertos que presentan valores del indicador por encima de la media nacional y en amarillo los que se encuentran por debajo. **La media nacional en el año 2017 ha sido de 439 servicios por remolcador.** En el caso de Melilla, el servicio de remolque es obligatorio para todos los buques por motivos de seguridad, prestándose como mínimo en todas las maniobras, por lo que al disponer de un único remolcador el número de servicios por remolcador es muy alto, alcanzando los 3.106 servicios. El puerto con el valor más bajo de este indicador es Gandía, con 28 servicios por remolcador.

También se representa la relación entre número de servicios, en el eje vertical, y el número de remolcadores, en el eje horizontal, para obtener **la línea exponencial de ajuste que representa el concepto de "economía de escala"**. El número de operaciones que realiza cada remolcador aumenta a medida que lo hace el número total de servicios de remolque.

Tanto el Puerto de Gijón como el Puerto de Huelva se alejan de la curva de ajuste presentando una productividad inferior a la media nacional, con 118 y 203 servicios por remolcador respectivamente. En ambos tiene que ver, como ya se ha mencionado, con la complejidad de las operaciones como (necesidades particulares de los buques de GNL, por ejemplo) y la climatología en el caso de Gijón. En el lado opuesto se encuentran los Puertos de Barcelona (998 servicios por remolcador), Bahía de Algeciras (1.209 servicios por remolcador) y Valencia (1.340 servicios por remolcador); que presentan productividades superiores a la definida por la tendencia nacional.

Figura 22

Número de servicios por remolcador. Relación entre el número de remolcadores disponibles y el número de servicios totales, por puerto. 2017



b. Número medio de remolcadores utilizados por servicio

Se analiza a continuación otro indicador de actividad del servicio de remolque, el número medio de remolcadores utilizados por servicio en el año 2017, según tramos de arqueo bruto de los buques y con respecto a la media nacional. Las diferencias entre puertos son generalmente debidas a las necesidades específicas de cada uno de ellos (climatología, complejidad de las operaciones, tipos y tamaños de buques más frecuentes, etc.). Los valores sombreados en amarillo son los que se encuentran por debajo de la media y los sombreados en azul los que se encuentran por encima. Una mayor intensidad del color determina la magnitud de la desviación del valor respecto de la media nacional.

Figura 23

Número de remolcadores medios por servicios y por puerto. 2017.

PUERTO	NÚMERO DE REMOLCADORES MEDIOS UTILIZADOS POR SERVICIO (2017)						
	1 - 1.000 GT	1.001 - 5.000 GT	5.001 - 10.000 GT	10.001 - 25.000 GT	25.001 - 50.000 GT	50.001 - 100.000 GT	> 100.000 GT
Atlántica - Cantábrica	1,6	1,2	1,3	1,7	2,1	2,6	2,4
A Coruña	1,0	1,1	1,9	1,9	2,0	2,0	1,0
Avilés	1,6	1,1	1,3	2,0	2,1		
Bilbao	1,0	1,1	1,2	1,4	2,6	3,8	3,8
Ferrol y su Ría	1,0	1,1	1,1	2,0	2,3	3,5	3,5
Gijón-Musel	1,0	1,2	1,4	2,0	2,8	3,2	
Marín	1,3	1,3	1,3	2,1	2,1	3,0	
Pasaia	1,1	1,2	1,1	1,4	1,5		
Santander	1,5	1,4	1,3	1,5	1,7	1,8	
Vigo y su Ría	1,4	1,3	1,4	1,3	1,2	1,5	2,0
Vilagarcía de Arousa y su Ría		1,1	1,3	1,8	2,3		
Atlántica Sur - Canarias	1,1	1,3	1,5	1,6	1,6	1,9	2,0
Cádiz y su Bahía	1,6	1,8	2,2	2,2	2,6	2,9	2,1
Huelva	1,0	1,0	1,2	1,8	2,0	3,1	4,0
Arrecife	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3	1,0	1,0
Las Palmas	1,2	1,7	2,0	2,1	1,8	2,0	1,9
Puerto del Rosario	1,0	1,0	1,0	1,0	1,4	1,0	
S. C. de Tenerife	1,0	1,4	1,5	1,5	1,6	2,2	2,4
S. C. de la Palma		1,0		1,0	1,0	1,0	1,0
Sevilla y su Ría	1,0	1,1	1,1	1,7	1,0		
Mediterránea - Baleares	1,0	1,1	1,2	1,4	1,7	1,9	2,4
Alicante	1,0	1,1	1,0	1,2	1,8	1,5	
Alcudia		1,0	1,0	1,0			
Eivissa	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0		
Maó		1,0	1,0	1,0	1,0		
Palma	1,0	1,4	1,6	1,7	1,5	1,5	1,6
Barcelona	1,1	1,0	1,1	1,4	1,7	2,0	2,2
Castellón		1,4	1,4	1,8	2,1	2,3	
Tarragona		1,0	1,1	1,8	1,9	1,9	2,0
Gandía		1,0	1,1	1,3			
Sagunto		1,2	1,6	1,8	2,0	2,3	4,0
Valencia	1,0	1,2	1,2	1,7	1,9	2,0	2,4
Sur - Estrecho	1,2	1,2	1,2	1,6	1,9	2,6	2,5
Almería		1,3	1,1	1,2	1,9		
Carboneras		1,4	1,1	2,3	2,8	3,5	
Bahía de Algeciras	1,4	1,0	1,1	1,4	1,7	2,1	2,7
Cartagena	1,0	1,2	1,4	1,9	2,3	3,1	2,9
Ceuta	1,0	1,0	1,0	1,6	1,9		
Málaga	1,3	1,3	1,5	1,6	1,8	1,8	2,0
Melilla		1,0	1,0	1,0	1,0		
Motril	1,0	1,2	1,3	1,8	2,0		
Media nacional	1,3	1,2	1,3	1,6	1,8	2,2	2,4

Se observa que, en la fachada Atlántica – Cantábrica, los puertos que utilizan un número medio de remolcadores que supera la media nacional de manera significativa son Bilbao, Ferrol, Gijón y Marín, en los tramos de arqueo bruto más altos. En la fachada Atlántica Sur – Canarias, son el Puerto de Cádiz principalmente, y el Puerto de Huelva y Las Palmas, los que presentan indicadores mayores con respecto a la media nacional. Sagunto es el único puerto que presenta una dispersión significativa con respecto a la media en la fachada Mediterránea – Baleares, mientras que Carboneras y Cartagena son los que lo hacen en la fachada Mediterráneo Sur- Estrecho. Por fachadas, la Atlántica – Cantábrica es con diferencia la que más remolcadores medios por servicio utiliza, debido principalmente a sus condiciones climatológicas, presentando las otras tres fachadas valores mucho más bajos.

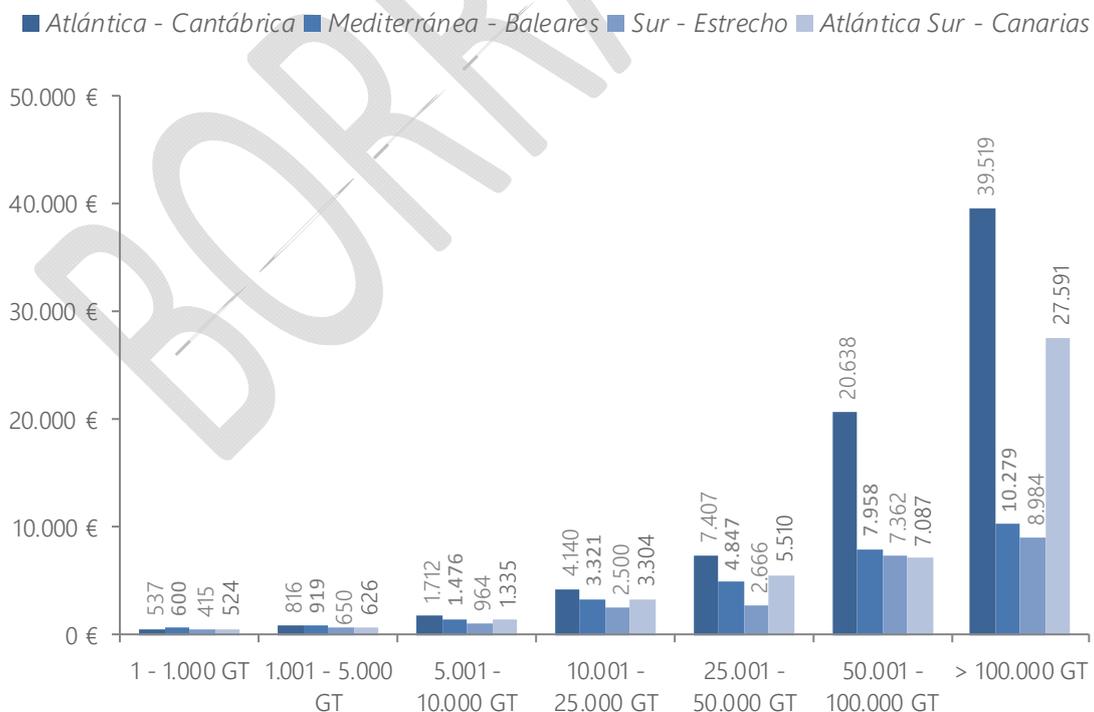
2.2.3. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE REMOLQUE

a. Facturación media del servicio de remolque para buques, según tramo de arqueo bruto

El primero de los indicadores económicos del servicio de practicaje analizados es la facturación media por servicio, obtenida para el año 2017 por tramo de arqueo bruto y fachada, y representada en el gráfico siguiente.

Figura 24

Facturación entre número de servicios para el servicio de remolque, por tramo de arqueo bruto y fachada. 2017.



Como se puede observar, en la fachada Atlántica – Cantábrica la facturación media por servicio es la más alta en prácticamente todos los tramos de arqueo bruto, al igual que ocurría en el servicio de

practicaje, y además se aleja cada vez más de las facturaciones medias del resto de fachadas a medida que aumentan los GT. En el tramo de arqueo 50.001-100.000 GT la facturación media por servicio en esta fachada es de 20.638 €, casi el triple que para el resto de fachadas. En el siguiente tramo, de buques de más de 100.000 GT, la facturación media de la fachada Atlántica – Cantábrica es de 39.519 €, que prácticamente cuadruplica los valores de la fachada Mediterránea – Baleares con 10.279 € y de la fachada Mediterráneo Sur – Estrecho con 8.984 €. En general, es la fachada Atlántica Sur - Canarias la que presenta valores de facturación media por servicio más altos de las tres fachadas restantes, disparándose sobre todo en el tramo más alto de arqueo bruto (>100.000 GT), donde la facturación media por servicio de remolque es de 27.591 €.

b. Facturación media anual por remolcador

A continuación se incluye un indicador económico que representa la facturación media anual, pero en este caso por remolcador en lugar de por servicio. Se incluye este indicador agrupado por fachada y también de manera individual para cada puerto. El uso de este tipo de indicador se justifica de manera análoga a lo recogido para el servicio de practicaje, y se incluye con el único fin de reflejar los distintos niveles de productividad del principal medio de producción del servicio. El número de remolcadores utilizado en el análisis son aquellos que prestan servicio en cada puerto y ha sido obtenido a través de las fuentes indicadas en el apartado introductorio (este indicador ya ha sido incluido de forma independiente en el apartado 2.2.1 a).

Figura 25

Facturación entre número de remolcadores para el servicio de remolque por fachada. 2017.

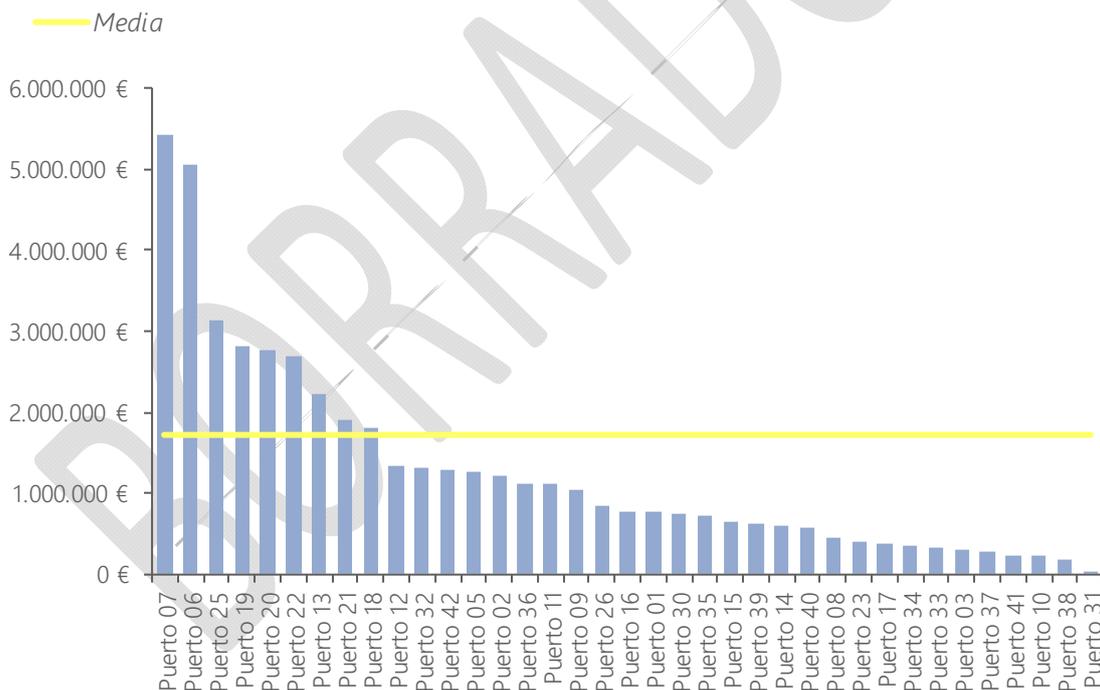


La media nacional de este indicador del servicio de remolque en el año 2017 es de 1.713.824 € por remolcador. Como se aprecia en el gráfico anterior, la fachada Mediterránea - Baleares es la que obtiene una mayor facturación por remolcador con 2.775.934 €, siendo las fachadas Atlántica - Cantábrica y Atlántica Sur - Canarias las que menor rendimiento obtienen, con 1.327.992 € y 894.393 € respectivamente. La fachada Mediterráneo Sur – Estrecho es la que presenta valores más cercanos a la media nacional con 1.991.400 € por remolcador.

En cuanto al indicador económico de facturación media anual por remolcador desglosado por puerto, que se representa en el gráfico siguiente, se observa que existe gran dispersión. En general, los puertos con mayor número de escalas y por tanto, de servicios, tienen unas productividades superiores a las de los puertos más pequeños. Los valores más altos de este indicador se dan en los Puertos 07 y 06, al igual que en el servicio de practicaje, con 5.431.291 € y 5.053.005 € por remolcador, mientras que el valor más bajo corresponde al Puerto 31 con 42.962 €.

Figura 26

Facturación entre número de remolcadores para el servicio de remolque por puerto. 2017.





2.3. AMARRE

El servicio de amarre de buques se define en el artículo 128 del TRLPEMM como aquel: *"cuyo objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos en los muelles o atraques para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre designado por la Autoridad Portuaria, y en el orden y con la disposición conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque"*. En desamarre es el servicio: *"cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de fijación a los que está amarrado siguiendo la secuencia e instrucciones del capitán y sin afectar a las condiciones de amarre de los barcos contiguos"*.

En la mayor parte de los puertos del sistema portuario español hay una única empresa licenciataria, sin embargo, cabe destacar la existencia de más de una prestadora en puertos como Ceuta, Barcelona, Bahía de Algeciras, Ferrol, Carboneras, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Santa Cruz de la Palma, Sagunto y San Sebastián de la Gomera. En el caso de Bahía de Algeciras existen dos licencias abiertas al uso general y tres licencias en integración de servicios. En el caso de Santa Cruz de Tenerife existen dos licencias abiertas y dos en integración de servicios, que corresponden a navieras dedicadas al tráfico de pasajeros.

El plazo máximo para las licencias en el sistema portuario español es de 6 años (Ley 33/2010) aunque la Ley 48/2003 establecía su duración máxima en 8 años, por lo que todavía hay licencias otorgadas con esta ley en vigor que superan los 6 años de plazo. El plazo medio de los títulos habilitantes existentes está **en torno a los 5 años** (5,27 años).

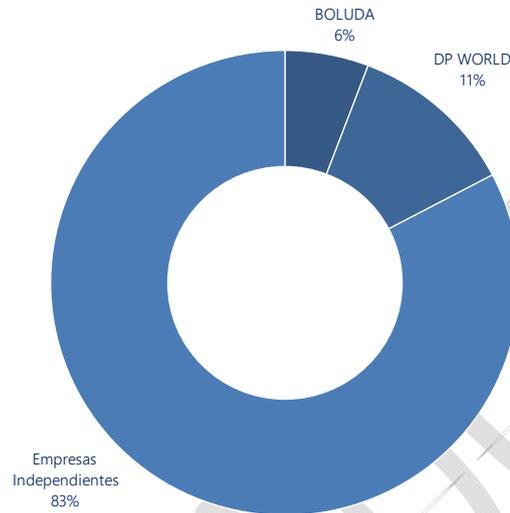
Los títulos habilitantes de Almería, Carboneras, Huelva, Málaga, Marín, Santander y Sevilla, cuyo plazo es sensiblemente inferior a la media nacional, se corresponden con ampliaciones de las licencias concedidas hasta la aprobación de las nuevas prescripciones particulares.

a. Grado de competencia empresarial en el mercado del servicio portuario de amarre y desamarre, según el registro general de empresas prestadoras de los servicios portuarios

Para determinar el grado de competencia, se ha contabilizado el número de títulos habilitantes, con los dos matices e hipótesis señaladas para el servicio de remolque. Bajo estos supuestos, la mayoría de los títulos del servicio de amarre y desamarre corresponden a empresas independientes (81 %). El grupo empresarial con mayor presencia es DP World, con un 11 % de los títulos, seguido por el Grupo Boluda con un 6 %.

Figura 27

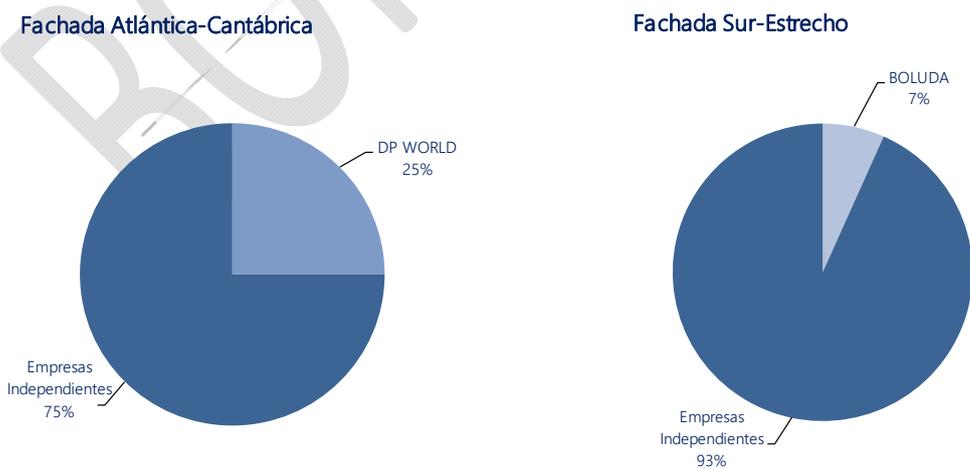
Empresas prestadoras del servicio de amarre y desamarre, según el número de títulos habilitantes. 2017.



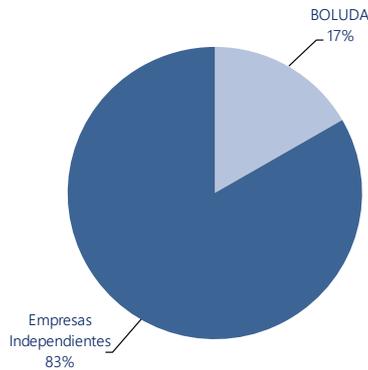
A continuación, se representa el reparto de títulos habilitantes por empresa o grupo empresarial en cada fachada:

Figura 28

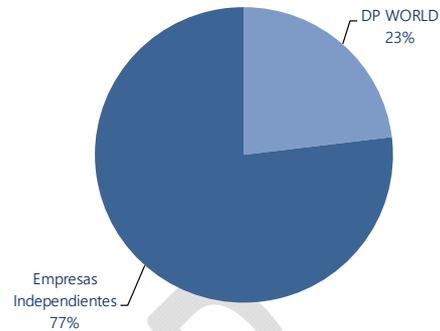
Reparto de títulos habilitantes por fachadas. 2017.



Fachada Atlántica Sur-Canarias



Fachada Mediterránea-Baleares



2.3.1. INDICADORES DE RECURSOS Y SERVICIOS DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE

a. Número de amarradores por puerto

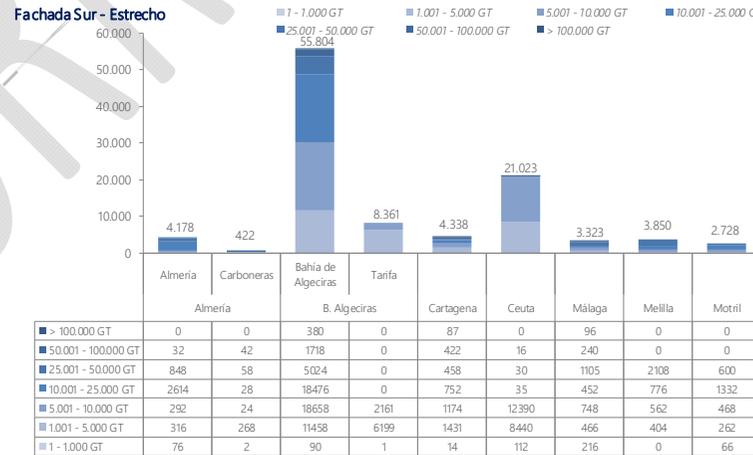
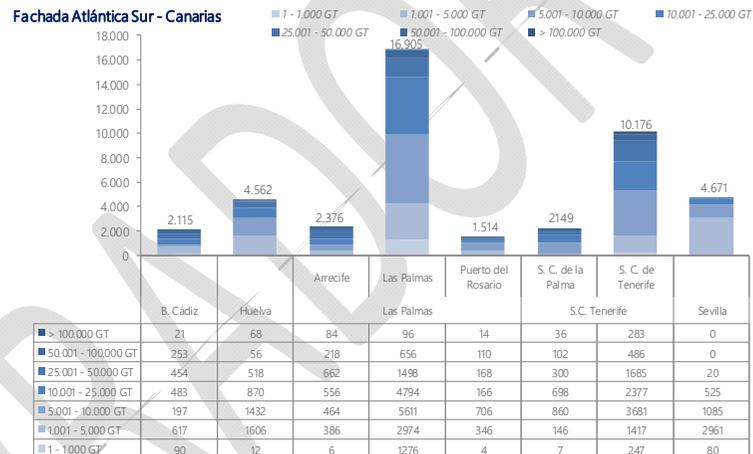
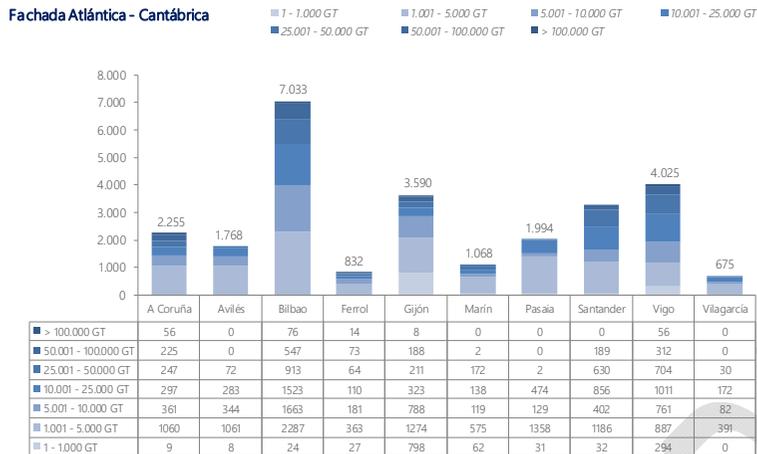
Este indicador se representa en un mapa que incluye los puertos en su ubicación geográfica, a través de un icono cuyo tamaño es proporcional al número de amarradores que prestan servicio en cada puerto, entendiéndose por amarradores el personal dedicado a la operativa del servicio: amarradores, encargados, patrones, etc.

Los puertos que concentran un mayor número de personal son: Bilbao y Ferrol en la fachada Atlántica-Cantábrica, Barcelona y Valencia en la fachada Mediterráneo-Baleares, Bahía de Algeciras en la fachada Mediterráneo Sur-Estrecho, y Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas en la fachada Atlántico Sur-Estrecho. Cabe destacar que los puertos con mayor número de escalas y de servicios disponen de un mayor número de amarradores, y también los puertos con mayor número de licencias (Ceuta, Barcelona, Bahía de Algeciras, Ferrol, Carboneras, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Santa Cruz de la Palma o Sagunto), en comparación a puertos del mismo tamaño con una única licencia.

b. Número de servicios de amarre realizados en cada puerto durante el año 2017, según tramo de arqueo bruto de los buques

Figura 30

Nº de servicios realizados por las empresas prestadoras del servicio de amarre, por tramos de arqueo bruto. 2017



Las gráficas anteriores muestran el desglose por tramos de arqueo bruto del número de servicios de amarre realizados, por puerto, en el año 2017. Los puertos que mayor número de servicios concentran son Bahía de Algeciras (55.804 servicios), Ceuta (21.023 servicios), Barcelona (18.368 servicios), Las Palmas (16.905 servicios) y Valencia (15.043 servicios). Estos puertos también concentran mayor proporción de servicios en los tramos de arqueo bruto más altos.

Como se puede observar, existe una correlación entre el número de prácticos representado en la Figura 29 y el número de servicios que incluye la Figura 30, así como con la complejidad de estos. Esta relación se analizará con más detalle a través de los indicadores de actividad del servicio, en el apartado 2.3.2.

2.3.2. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE

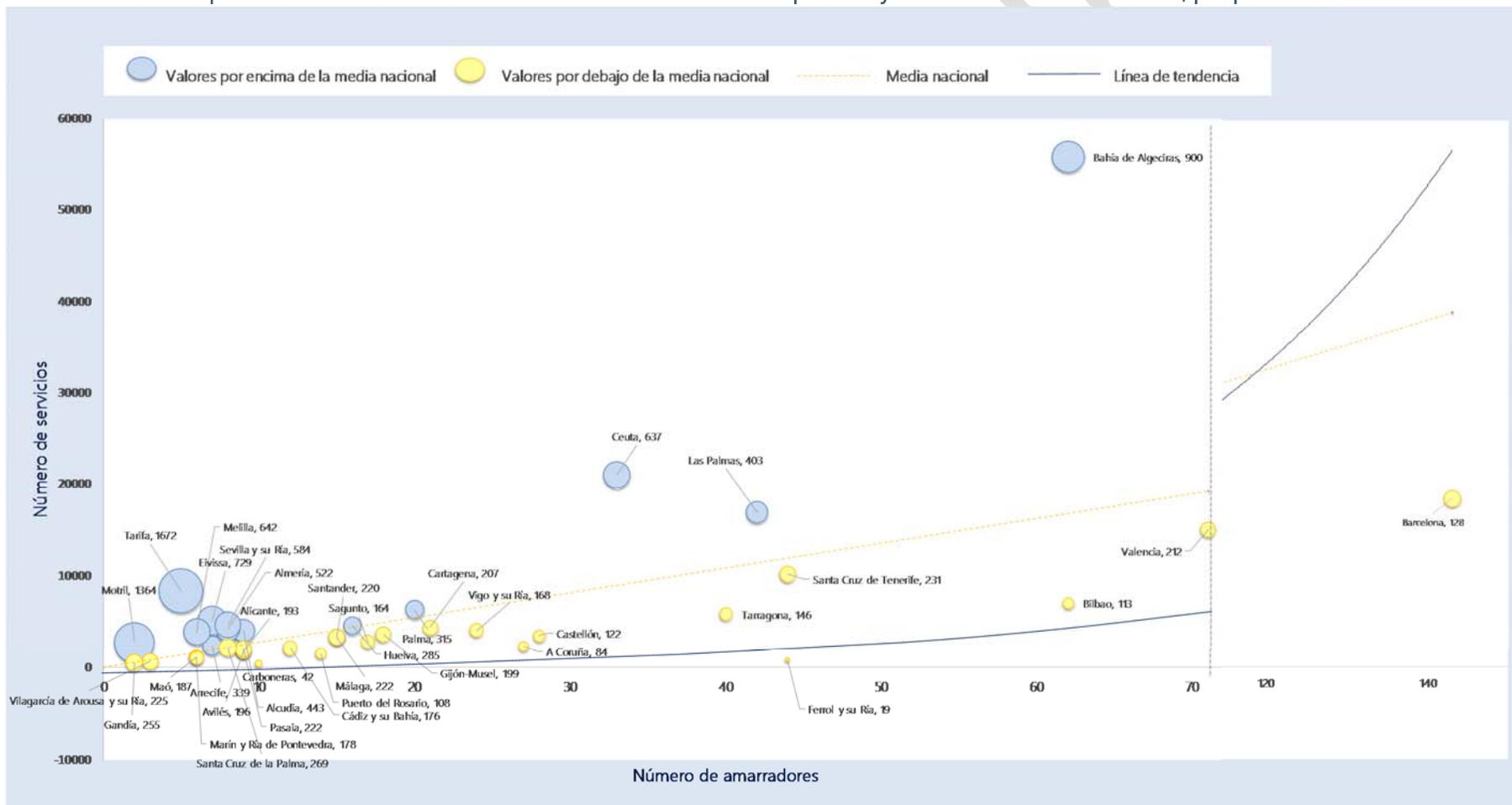
La siguiente gráfica muestra el número medio de servicios por amarrador en cada puerto mediante el tamaño de la burbuja, incluyendo en azul aquellos puertos que presentan valores del indicador por encima de la media nacional y en amarillo los que se encuentran por debajo. **La media nacional en el año 2017 ha sido de 271 servicios por amarrador.** Los puertos con un número de servicios por amarrador más alto son Tarifa (1.672), Motril (1.364) y a mayor distancia Bahía de Algeciras (900). Los puertos con los valores más bajos de este indicador son Carboneras y Ferrol, con 42 y 19 servicios por amarrador.

También se representa la relación entre número de servicios, en el eje vertical, y el número de amarradores, en el eje horizontal, para obtener **la línea exponencial de ajuste que representa el concepto de "economía de escala"**. El número de operaciones que realiza cada amarrador aumenta a medida que lo hace el número total de servicios de amarre.

Tanto el Puerto de Bilbao como el Puerto de Barcelona se alejan de la curva de ajuste presentando una productividad inferior a la media nacional, con 113 y 128 servicios por amarrador respectivamente. En el lado opuesto se encuentra principalmente el Puerto de Bahía de Algeciras (900 servicios por amarrador) con una productividad muy superior a la tendencia nacional, y a menor escala Ceuta (637 servicios por amarrador) y Las Palmas (403 servicios por amarrador).

Figura 31

Número de servicios por amarrador. Relación entre el número de amarradores disponibles y el número de servicios totales, por puerto. 2017



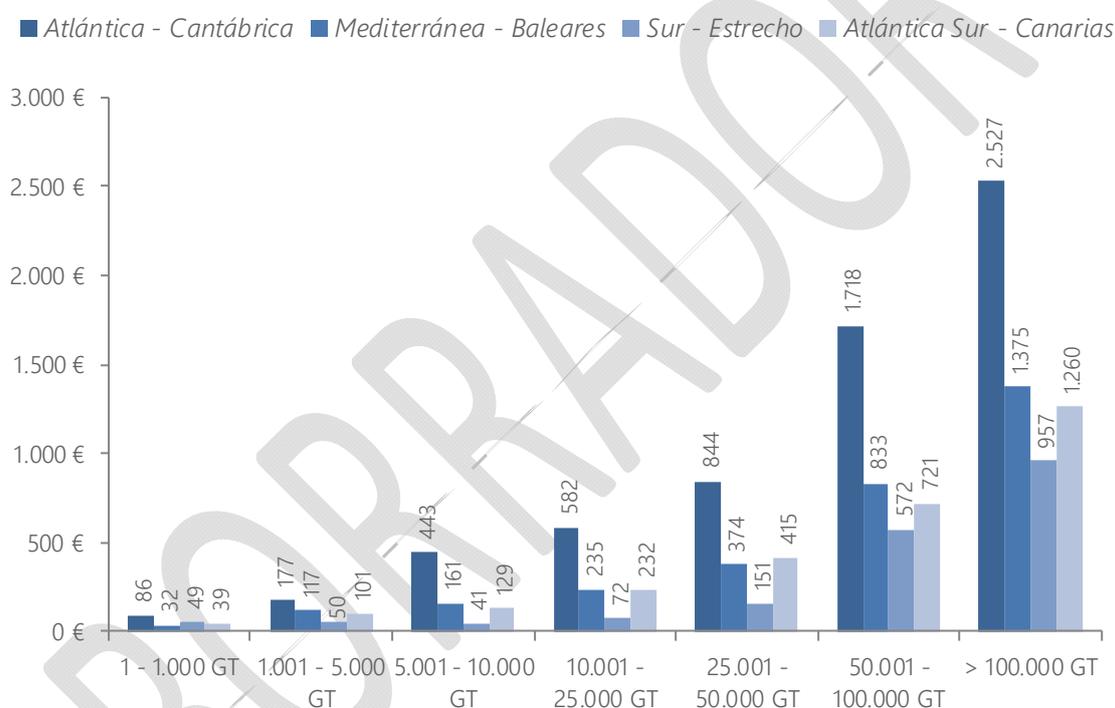
2.3.3. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE

a. Facturación media del servicio de remolque para buques, según tramo de arqueo bruto

El primero de los indicadores económicos del servicio de amarre analizados es la facturación media por servicio, obtenida para el año 2017 por tramo de arqueo bruto y fachada, y representada en el gráfico siguiente.

Figura 32

Facturación entre número de servicios para el servicio de amarre y desamarre, por tramo de arqueo bruto y fachada. 2017.



Como se puede observar, en la fachada Atlántica – Cantábrica la facturación media por servicio es la más alta en prácticamente todos los tramos de arqueo bruto, al igual que ocurría en los otros dos servicios técnico-náuticos, y además se aleja cada vez más de la media nacional a medida que aumentan los GT. En el tramo de arqueo 50.001-100.000 GT la facturación media por servicio en esta fachada es de 1.718 €, más del doble que para el resto de fachadas. En el siguiente tramo, de buques de más de 100.000 GT, la facturación media de la fachada Atlántica – Cantábrica es de 2.527 €, que también dobla prácticamente los valores que presentan el resto de fachadas. En general, es la fachada Mediterránea - Baleares la que presenta valores de facturación media por servicio más altos de las tres restantes.

b. Facturación media anual por amarrador

A continuación se incluye un indicador económico que representa la facturación media anual, pero en este caso por amarrador en lugar de por servicio. Se incluye este indicador agrupado por fachada

y también de manera individual para cada puerto. El uso de este tipo de indicador se justifica de manera análoga a lo recogido para el servicio de practicaaje, y se incluye con el único fin de reflejar los distintos niveles de productividad del principal medio de producción del servicio. El número de amarradores utilizado en el análisis son aquellos que prestan servicio en cada puerto y ha sido obtenido a través de las fuentes indicadas en el apartado introductorio (este indicador ya ha sido incluido de forma independiente en el apartado 2.3.1 a).

Figura 33

Facturación entre número de amarradores para el servicio de amarre y desamarre por fachada. 2017.

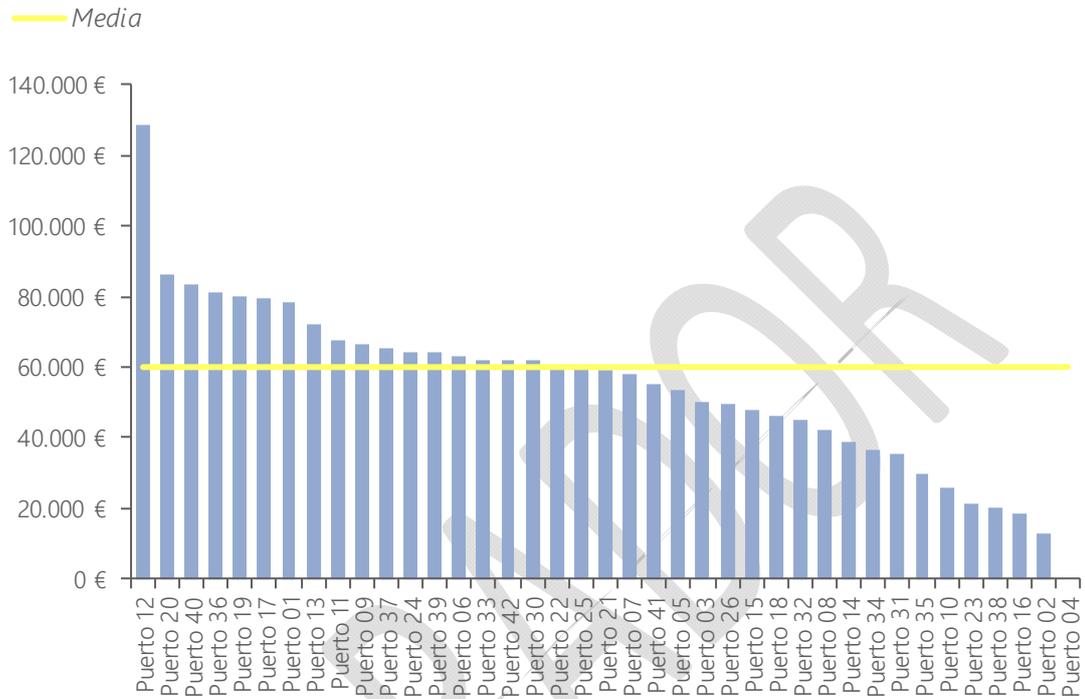


La media nacional de este indicador del servicio de amarre y desamarre en el año 2017 es de 59.779 € por amarrador. Como se aprecia en el gráfico anterior, la fachada Atlántica Sur – Canarias es la que obtiene una mayor facturación por amarrador con 64.033 €, siendo la fachada Sur Estrecho la que menor rendimiento obtiene, con 50.789 €. La fachada Atlántica – Cantábrica es la que más se aproxima a la media nacional, con 59.259 € por amarrador.

En cuanto al indicador económico de facturación media anual por amarrador desglosado por puerto, que se representa en el gráfico siguiente, aunque un porcentaje significativo de los puertos se encuentran en torno a la media anual, existen ciertas excepciones. El valor más alto de este indicador se da en el Puerto 12, con 128.356 € por amarrador, mientras que los valores más bajos corresponden a los Puertos 02 y 16 con 12.693 € y 18.668 € por amarrador respectivamente.

Figura 34

Facturación entre número de amarradores para el servicio de amarre y desamarre por puerto. 2017.



2.4. CONCLUSIONES

A continuación, se resumen las principales conclusiones derivadas del análisis de los servicios técnico-náuticos realizado en apartados anteriores.

- El **aumento de tráfico**s del sistema portuario español en el año 2017 ha sido de **un 7,0 % con respecto a 2016**, lo que ha implicado un aumento de la actividad y de la facturación de los servicios portuarios.
 - Cabe destacar la **diferencia en las facturaciones medias de los tres servicios portuarios técnico-náuticos de la Fachada Atlántica-Cantábrica con respecto al resto de fachadas**. Al igual que en años anteriores, los servicios de esta fachada siguen presentando la facturación media más alta del sistema portuario. La diferencia de precios aumenta a medida que crece el tamaño de los buques.
 - *Servicio portuario de practica*je
 - En 2017, se detecta un **pequeño aumento en la facturación media** del servicio de practica
je con respecto al año 2016. Prácticamente todas las fachadas presentan cierto crecimiento de la facturación media por servicio, sobre todo la Mediterránea - Baleares, siendo la fachada Atlántica Sur – Canarias la única que decrece.
 - El plazo máximo de las licencias de practica
je en el sistema portuario español **es de 10 años**, y la media nacional de los títulos habilitantes existentes se sitúa en torno a los 8 años.
 - A través del indicador económico **facturación media anual por servicio de practica**
je, se observa que la Fachada Atlántica-Cantábrica tiene un valor superior a la media nacional para todos los tramos de arqueo bruto.
 - La **facturación media por práctico es muy superior a la media nacional en la Fachada Mediterránea-Baleares**, superando significativamente la media nacional.
 - Los indicadores de actividad del **servicio de practica**
je proporcionan valores más altos en puertos con tráfico de pasaje. Los valores más elevados del indicador se dan en **Tarifa (2.774), Los Cristianos (2.358) y Las Palmas (1.452)**, siendo el más bajo el de Sevilla (180), debido al tiempo de duración de cada servicio a través del río Guadalquivir.
 - Asimismo, analizando la línea de tendencia del indicador número de servicios / número de prácticos, los Puertos de **Bilbao y Sevilla son los que más se alejan de la curva de ajuste**, es decir, presentan una productividad alejada de la media nacional. En el lado opuesto se encuentran los Puertos de Bahía de Algeciras, Las Palmas y Tarifa, con una productividad por práctico superior a la definida por la tendencia nacional.
 - Gran parte de los **Pliegos de Prescripciones Particulares vigentes no están completamente adaptados** al marco regulatorio y a los cambios establecidos por la Ley de Desindexación.
- *Servicio portuario de remolque*

- En 2017, se detecta un **ligero aumento en la facturación media** del servicio de remolque con respecto al año 2016. Por fachadas, la facturación media de las fachadas Mediterránea – Baleares y Atlántica Sur – Canarias crece, mientras que la de las fachadas Atlántica – Cantábrica y Sur – Estrecho decrece.
- **El número de empresas prestadoras del servicio de remolque es de una por puerto, con excepción de los casos de Huelva, Las Palmas y Santander**, en donde hay dos empresas prestadoras. De todas formas, y **pese a haber dos licencias, no existe competencia**, porque o bien porque existe cierta especialización de cada empresa en diferentes tipos de servicio, o bien porque pertenecen al mismo grupo empresarial.
- El plazo máximo de las licencias de remolque en el sistema portuario español **según el TRLPEMM es de 10 años**, aunque la Ley 48/2003 establecía su duración máxima en 13 años. La media nacional de los títulos habilitantes existentes se sitúa en torno a los 10 años. Los títulos de Málaga, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Santander y Sevilla, cuyo plazo es sensiblemente inferior a la media nacional, se corresponden con ampliaciones de las licencias concedidas hasta la aprobación de las nuevas prescripciones particulares.
- Los principales **grupos empresariales representan un 87 % del total de los prestadores del servicio de remolque**. Cabe destacar el Grupo **Boluda que posee el 34 %** de los títulos habilitantes registrados en todo el sistema portuario español.
- En el indicador de actividad número de servicios por remolcador, exceptuando el caso de Melilla (con 3.106 servicios debido a la obligatoriedad del servicio de remolque), el valor más alto del indicador corresponde a los Puertos de Valencia (1.340), Barcelona (998) y Bahía de Algeciras (1.209), mientras que el indicador más bajo lo presenta Gandía (28).
- Con respecto al ajuste a la línea de tendencia nacional del indicador número de servicios / número de prácticos, los Puertos de **Huelva y en menor medida, Gijón, son los que más se alejan de la curva de ajuste**, presentando una productividad alejada de la media nacional. En el lado opuesto se encuentran los Puertos de Valencia, Barcelona y Bahía de Algeciras, que coinciden con los de los valores de indicador más altos.
- Con respecto al indicador económico **facturación media por servicio de remolque, la fachada Atlántica-Cantábrica presenta un valor muy superior a la media nacional** en los tramos de arqueo bruto a partir de los 5.000 GT. Destaca también la facturación de la fachada Atlántica Sur – Canarias para el tramo > 100.000 GT.
- La **facturación media por remolcador es muy superior a la media nacional en la fachada Mediterránea-Baleares**. También es superior a la media nacional la facturación media por remolcador en la Fachada Sur-Estrecho, aunque la diferencia es menor en este caso. Los valores por encima de la media que presentan estas fachadas son debidos a que se realizan un mayor número de servicios por remolcador.

- Gran parte de los **Pliegos de Prescripciones Particulares vigentes no están completamente adaptados** al marco regulatorio y a los cambios establecidos por la Ley de Desindexación.
- *Servicio portuario de amarre*
 - En 2017, se detecta un **ligero aumento en la facturación media** del servicio de amarre y desamarre con respecto al año 2016, principalmente por el incremento que presenta la fachada Mediterránea – Baleares.
 - Existen puertos en los que hay más de una empresa prestadora del servicio de amarre y desamarre, esto es debido, principalmente, a la existencia de licencias en integración de servicios.
 - El plazo máximo de las licencias de amarre y desamarre en el sistema portuario español **según el TRLPEMM es de 6 años**, aunque la Ley 48/2003 establecía su duración máxima en 8 años. La media nacional de los títulos habilitantes existentes se sitúa en torno a los 5 años. Los títulos de Almería, Carboneras, Huelva, Málaga, Marín, Santander y Sevilla, cuyo plazo es sensiblemente inferior a la media nacional, se corresponden con ampliaciones de las licencias concedidas hasta la aprobación de las nuevas prescripciones particulares.
 - Las empresas prestadoras del servicio de amarre son en su gran mayoría empresas independientes, aunque cabe destacar al Grupo DP World, con un 11 % de las licencias.
 - En el indicador **número de servicios por amarrador**, la media nacional en 2016 se sitúa en aproximadamente **271 servicios por amarrador**. Los puertos con mayor número de servicios por amarrador son Tarifa (1.672), Motril (1.364) y Bahía de Algeciras (900).
 - Con respecto al ajuste a la línea de tendencia nacional del indicador número de servicios / número de prácticos, los Puertos de **Barcelona y en menor medida, Bilbao, son los que más se alejan de la curva de ajuste**, presentando una productividad alejada de la media nacional. En el lado opuesto se encuentra el Puerto de Bahía de Algeciras, que es el que mayor productividad presenta, seguido por Ceuta y Las Palmas.
 - En cuanto a la **facturación media anual por número de servicios de amarre, destaca la fachada Atlántica-Cantábrica**, con una facturación media superior en todos los tramos de arqueo bruto a la media nacional, al igual que ocurre en el resto de servicios técnico-náuticos.
 - La **facturación media por amarrador es superior a la media nacional en la fachada Atlántica Sur – Canarias**, siendo la fachada Sur – Estrecho la que menor rendimiento obtiene.
 - Gran parte de los Pliegos de Prescripciones Particulares no están completamente adaptados al marco regulatorio y a los cambios establecidos por la Ley de Desindexación.

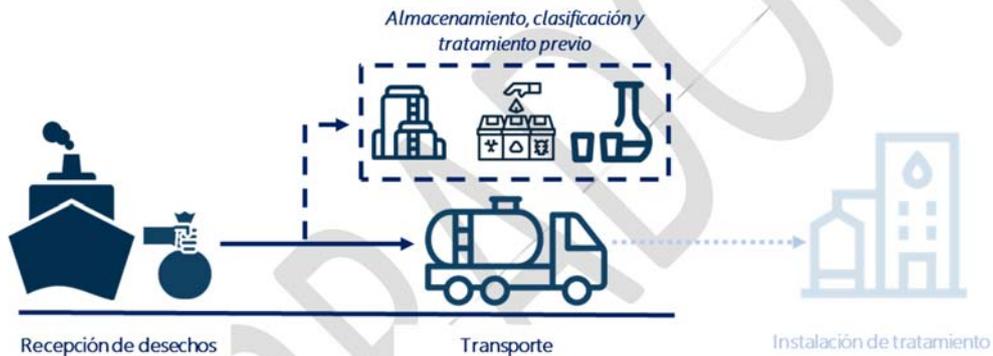


3. SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES

El régimen de prestación del servicio portuario de desechos generados por buques, se encuentra regulado por el artículo 132 del TRLPEMM. Este servicio portuario no incluye únicamente la recepción de desechos, sino que también se encuentran incluidas en el mismo las actividades correspondientes al traslado de los desechos a una instalación de tratamiento autorizada, junto con el almacenamiento, clasificación y tratamiento previo de los mismos, en su caso.

Figura 35

Actividades del servicio de recepción de desechos generados por buques contempladas en el TRLPEMM.



Los desechos generados por buques incluidos en la recepción del servicio son aquellos regulados por los anexos I, IV, V y VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques de 1973 y 1978, en su versión vigente, conocido como Convenio MARPOL 73/78, por su abreviatura en inglés de *Marine Pollution*. Los desechos regulados por cada uno de los anexos indicados son los siguientes:

- ✓ Anexo I.- Hidrocarburos.
- ✓ Anexo IV.- Aguas sucias de los buques.
- ✓ Anexo V.- Basuras de los buques.
- ✓ Anexo VI.- Contaminación atmosférica ocasionada por los buques.

Por otra parte, el TRLPEMM no contempla la recepción, como desechos generados por buques y, por ende, no incluidos en el servicio portuario, los residuos de carga, entendidos estos como los restos de cualquier material de carga que se encuentren a bordo de bodegas de carga o tanques y que permanezcan una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, ni sus derrames.

Una de las particularidades de este servicio radica en que, con la finalidad de reducir los vertidos al mar de los desechos generados por buques, el TRLPEMM contempla el abono a las Autoridades Portuarias españolas de una tarifa fija, en el artículo 132. 8: *“Con la finalidad de reducir los vertidos al mar de los desechos generados por los buques, las Autoridades Portuarias cobrarán una tarifa fija a los buques que atraquen, en cada escala en el puerto, hagan o no uso del servicio de recepción de desechos previsto en este artículo. Dicha tarifa (...) dará derecho a descargar por medios de recogida terrestre en la Zona I del puerto, sin coste adicional, durante los siete primeros días de la escala, todos los desechos de los anexos I y V del Convenio Marpol 73/78”*. Hay buques que presentan exenciones al pago de esta tarifa, como determina el apartado 9 del mencionado artículo, por lo que existe un porcentaje de los desechos de los anexos I y V entregados, que se facturan fuera de la tarifa fija.

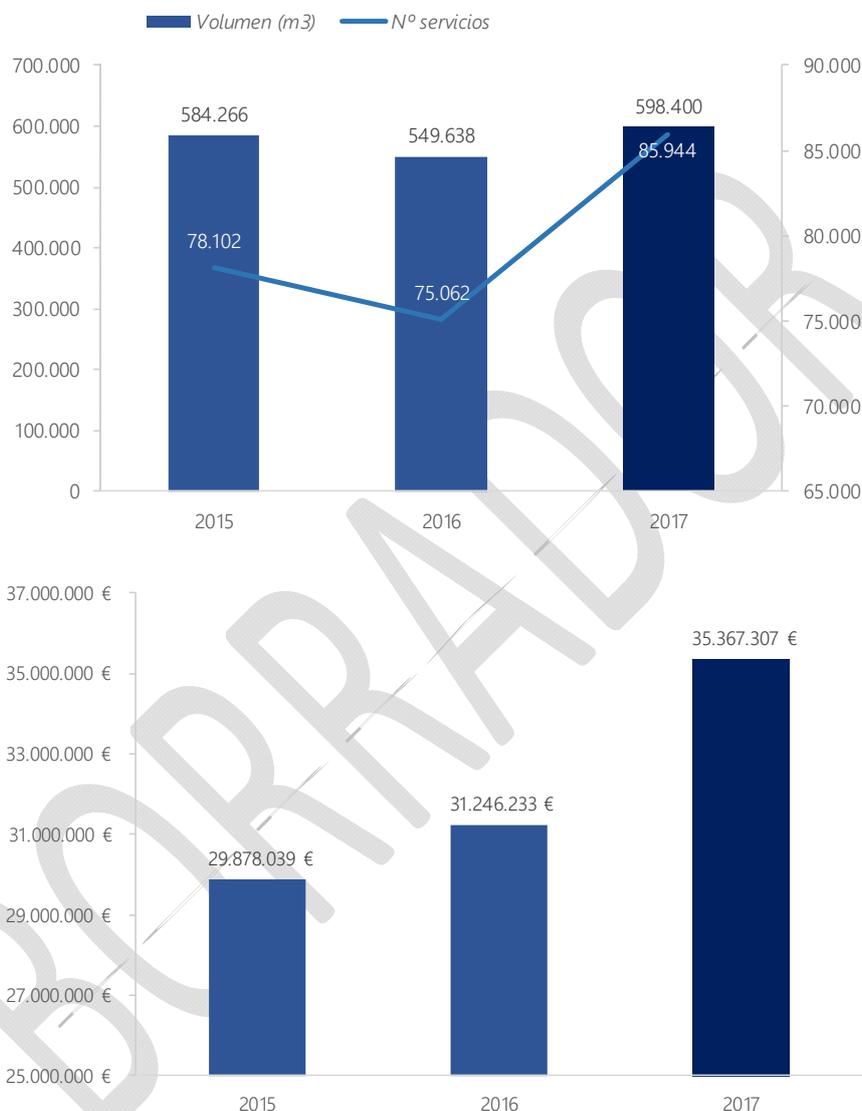
En el artículo 132. 11 del TRLPEMM se indican el tipo de buques que están exentos, sin perjuicio de que satisfagan directamente al prestador del servicio las cantidades correspondientes a los volúmenes de desechos que realmente entreguen. Son, entre otros: los buques de guerra, unidades navales auxiliares y otros buques que sólo presten servicios gubernamentales de carácter no comercial; los buques y embarcaciones al servicio de la Autoridad Portuaria, las embarcaciones al servicio de las Administraciones públicas que tengan base en el puerto, las dedicadas al tráfico interior y los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques; los buques o embarcaciones de pesca fresca; las embarcaciones deportivas o de recreo autorizadas para un máximo de 12 pasajeros, etc.

Con este nuevo régimen económico introducido en el año 2010, el volumen de desechos procedente de buques recogidos en los puertos españoles aumentó de manera significativa, pasando de un volumen de 362.000 m³ de desechos (líquidos y sólidos) en el año 2004 a más de 600.000 m³, promedio anual de recepción anual de desechos en los últimos 5 años. Con ello, el volumen de negocio también se ha visto incrementado, superando los 30 millones de € en facturación anual en la mayoría de los ejercicios.

Cabe señalar que la marcada heterogeneidad de este servicio hace que las facturaciones en cada puerto sean muy distintas, debido a la disparidad de gastos del servicio en cada uno de ellos.

Figura 36 y Figura 37

Evolución del volumen de desechos recogidos en los puertos españoles, número de servicios prestados y facturación. Años 2015-2017



El volumen total de desechos recogidos en los puertos españoles durante el año 2017 ha sido de 598.400 m³, correspondiente a un total de 85.944 servicios, generando una facturación de 35.367.307 €. Estos datos han supuesto mayores registros respecto a años anteriores.

El nuevo régimen económico introducido en el año 2010 ha provocado que el servicio de recepción de desechos generados por buques sea uno de los servicios con más títulos habilitantes otorgados en el sistema portuario español, con un total de 149. Dentro de éstos, un total de 6 se encuentran restringidos al uso de una terminal.

El **plazo medio de los títulos habilitantes** del servicio de recepción de desechos generados por buques abiertas al uso general (no restringidas al ámbito de una terminal de carga o descarga de hidrocarburos) **es de 6,4 años** en virtud de los plazos máximos de 12 y 6 años indicado en el artículo 114.1 del TRLPEMM, según la inversión realizada sea significativa o no, respectivamente.

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

Al existir un elevado número de licencias otorgadas, el servicio de recepción de desechos generados por buques tiene uno de los mayores grados de competencia de todos los servicios portuarios, siendo habitual que la recepción de desechos regulado por un mismo anexo del Convenio MARPOL sea prestado por varias empresas. Asimismo, es habitual que una misma empresa prestadora tenga licencia para la prestación del servicio de recepción de desechos correspondientes a diferentes anexos.

El puerto que ostenta una mayor competencia en cuanto al número de títulos habilitantes y empresas prestadoras del servicio, es el Puerto de Gijón, con más de 5 empresas prestadoras por cada tipo de desecho. Por el contrario, los puertos de la A.P. de Almería, Cartagena, Ceuta, Huelva, Motril y Sevilla, únicamente presentan una o dos empresas para la prestación del servicio de recepción por tipo de desecho. **El hecho más frecuente en el sistema portuario español es disponer de al menos 2 o 3 empresas prestadoras para cada tipología de desecho anexo I y anexo V**, siendo la recepción de los regulados por los anexos IV y VI minoritaria en oferta.

Por otra parte, la presencia de grupos empresariales en la prestación del servicio está comprendida dentro del 30% de los títulos habilitantes otorgados, representado el 70% restante, empresas independientes. El análisis se realiza por Autoridad Portuaria, bajo las mismas hipótesis y supuestos contemplados en los servicios de remolque y amarre.

El grupo empresarial con mayor presencia en el sistema portuario español se trata del Grupo Urbaser, el cual dispone de título habilitante para la prestación del servicio en un total de 20 puertos, representando el 11,3% del total, **seguido por el Grupo FCC**, con un 5,6% de los títulos.

Figura 38

Número de empresas prestadoras del servicio de recepción de desechos, por anexo y puerto, con título habilitante abierto al uso general

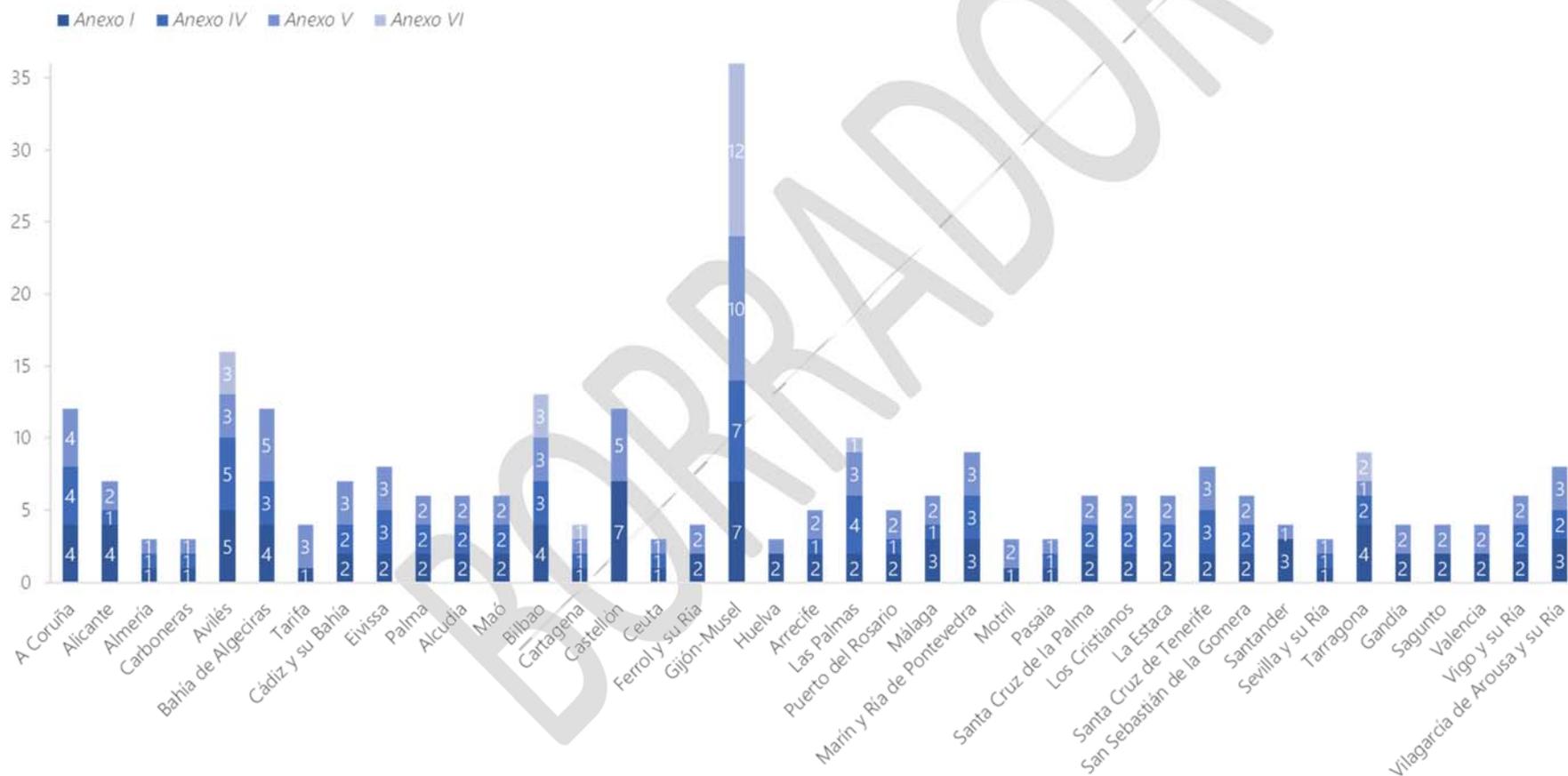
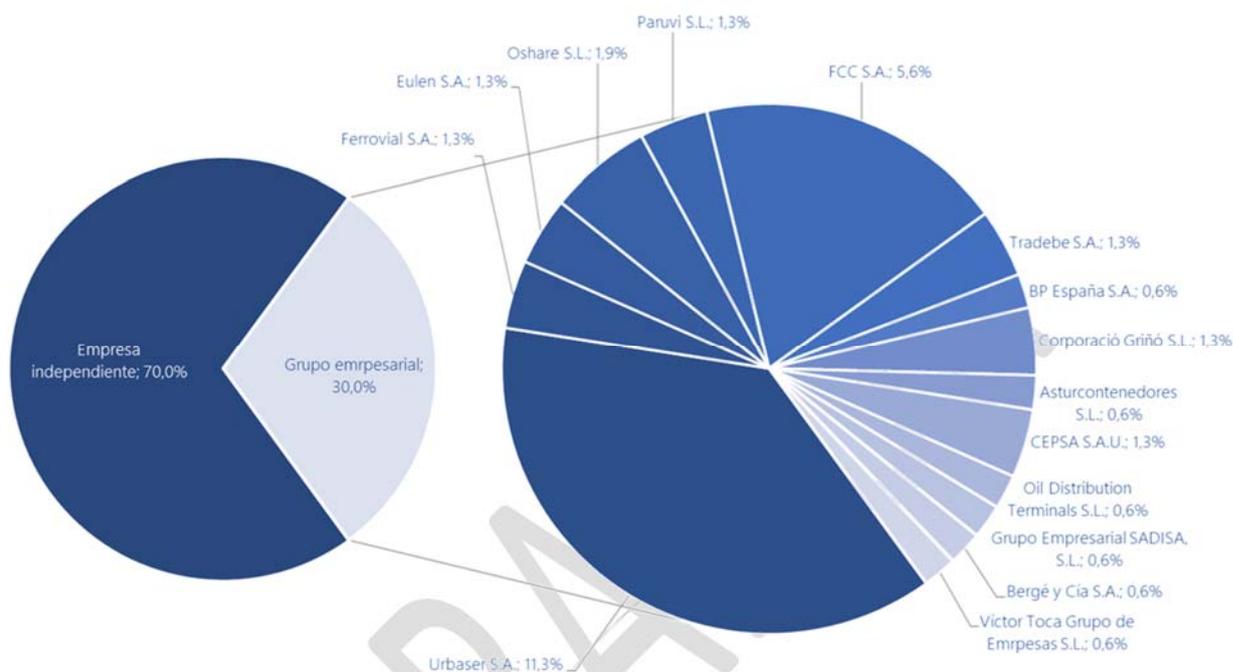


Figura 39

Presencia de grupos empresariales en el mercado del servicio de recepción de desechos generados por buques.



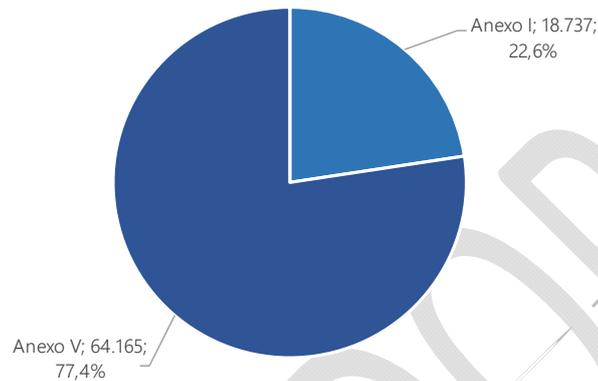
3.2. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES

En el presente análisis no se han incluido los servicios correspondientes a los desechos regulados por los anexos IV y VI del Convenio MARPOL, analizando únicamente los desechos recogidos comprendidos en los anexos I y V, los cuales son los más demandados y se encuentran incluidos dentro de la tarifa fija a abonar por el buque a la Autoridad Portuaria. Asimismo, se detalla el volumen de desechos correspondiente a los servicios prestados al amparo del artículo 63⁴ del TRLPEMM.

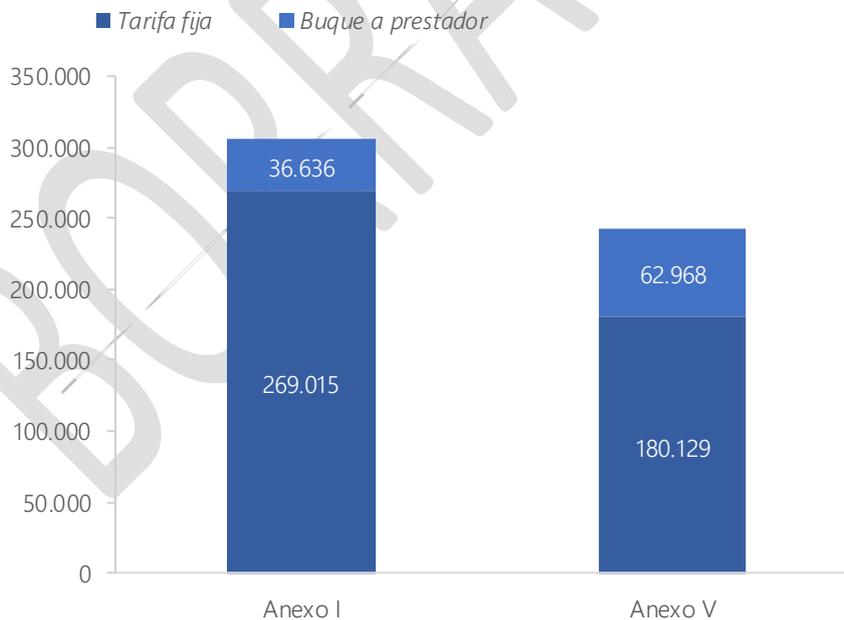
⁴ Artículo 63.3 del TRLPEMM: “Las refinerías de petróleo, factorías químicas y petroquímicas, instalaciones para el almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos e instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos en zonas portuarias, cuyas características así lo justifiquen, así como los astilleros e instalaciones de reparación naval o de desguace deberán disponer, en las cercanías de los terminales y muelles, de servicio de recepción de los residuos de carga y de las aguas de lastre de los buques con destino a dichas instalaciones, regulados por los anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78, así como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames. Los titulares de estas instalaciones portuarias deberán disponer, además, de servicios de recepción para los desechos generados por los buques correspondientes a los anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL 73/78, en las condiciones establecidas en las Prescripciones Particulares, en el caso de que no exista ninguna empresa prestadora con licencia para prestar este servicio en el ámbito geográfico de dichas instalaciones

Figura 40 y Figura 41

Número de servicios de recepción de desechos prestados por categoría de desecho y volumen de desechos recogidos pertenecientes al Anexo I y Anexo V por tipo de facturación



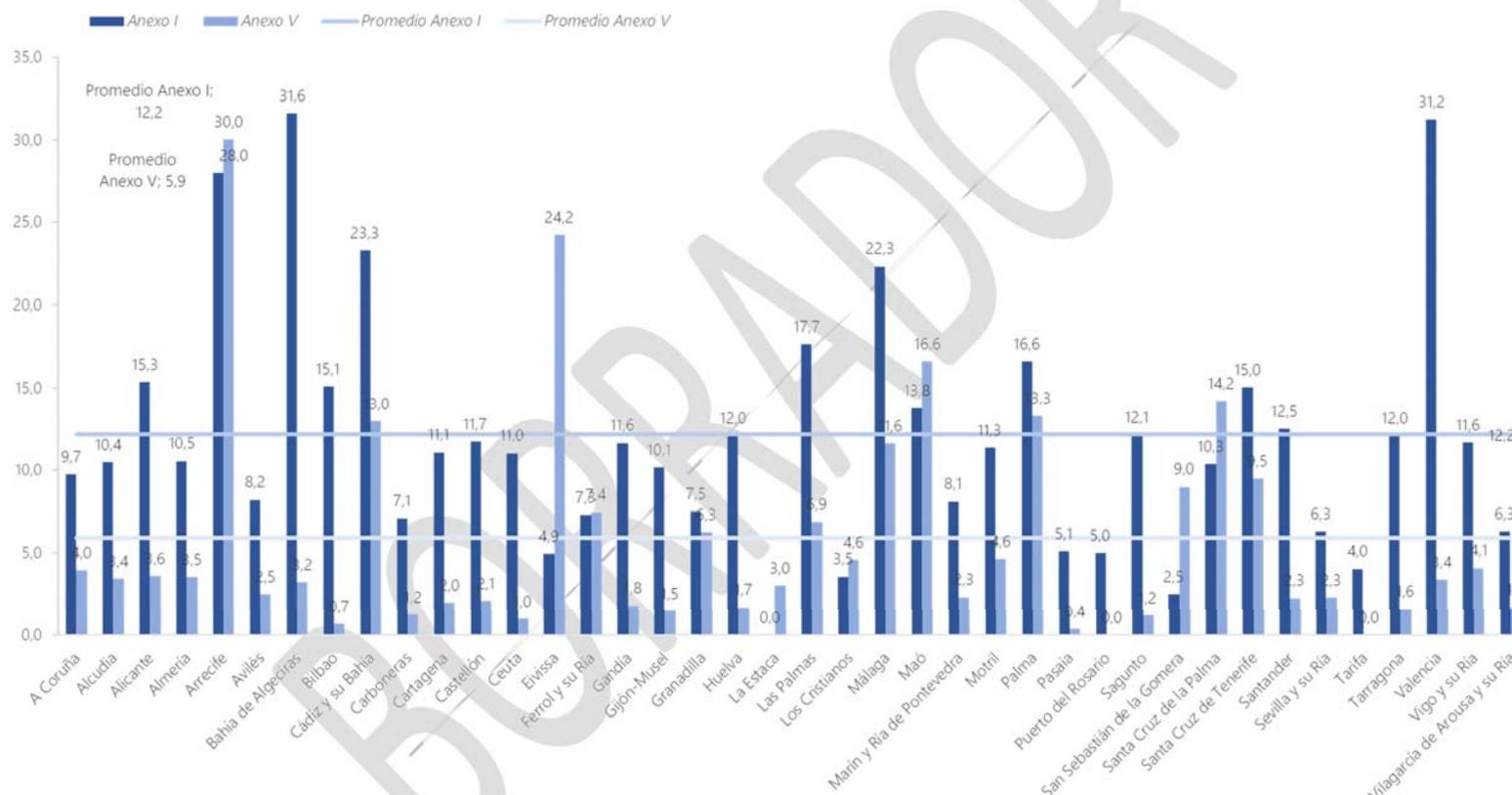
La gran parte de los servicios de recepción prestados se corresponden con desechos regulados por el Anexo V (74,7%), seguidos del Anexo I (21,8%).



El mayor volumen de desechos recogidos se encuentra regulado por el Anexo I del Convenio MARPOL, con un total de 308.535 m³, seguidos por los 245.154 m³ de desechos pertenecientes al Anexo V. En ambos casos, entre el 87% y 73% del volumen recogido se encuentra cubierto por la tarifa fija del servicio, mientras que en el caso de desechos sólidos se tiene una mayor cantidad (26%) que es facturada directamente por el prestador al buque.

Figura 42

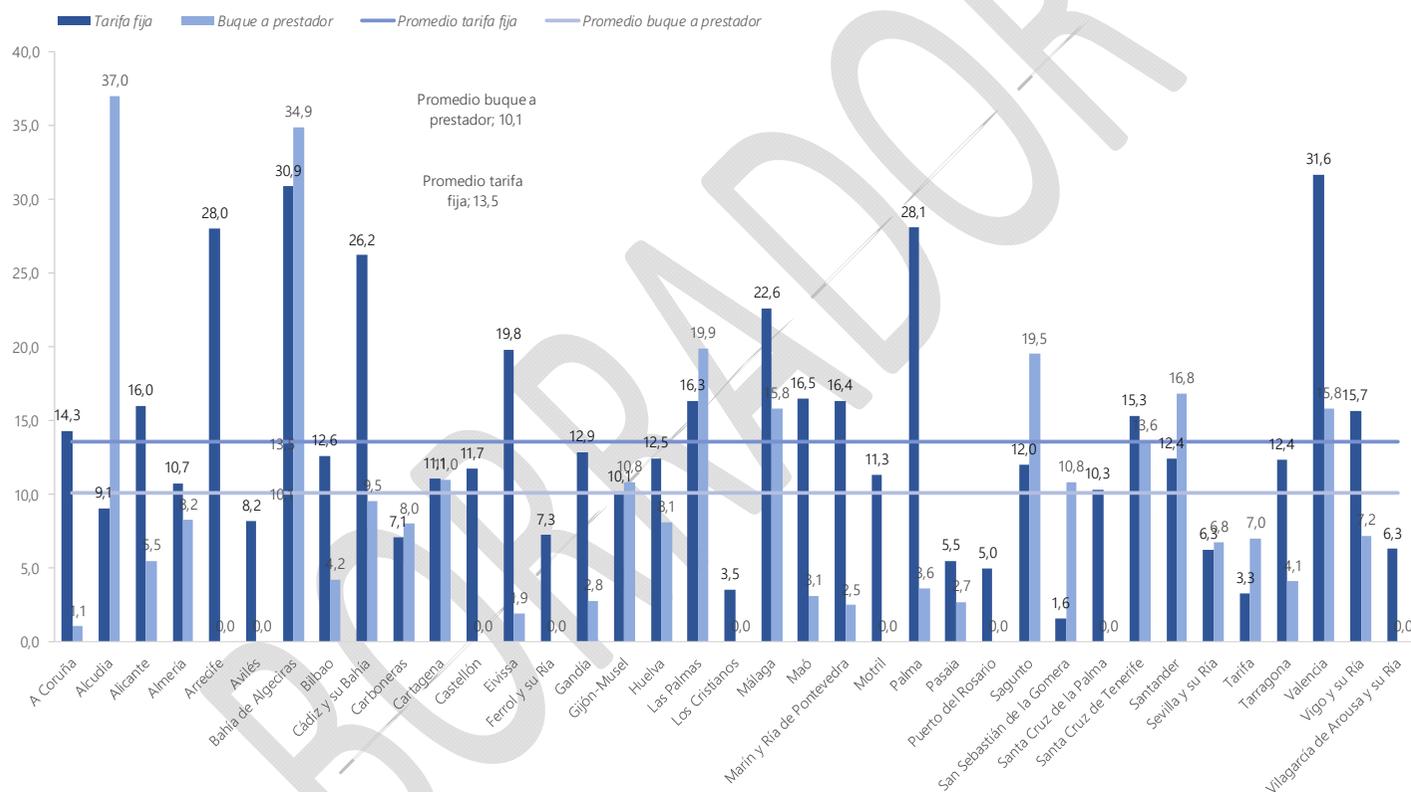
Volumen (m³) de desechos regulados por el Anexo I y Anexo V del Convenio MARPOL recogidos por servicio



El volumen de desechos recogidos por servicio es mayor cuando se trata del Anexo I (12,2 m³/servicio de media, frente a los 5,9 m³/servicio del Anexo V), destacando los Puertos de Bahía de Algeciras, Valencia y Arrecife. En el caso de desechos correspondientes al Anexo V, destacan los puertos de Eivissa y Arrecife.

Figura 43

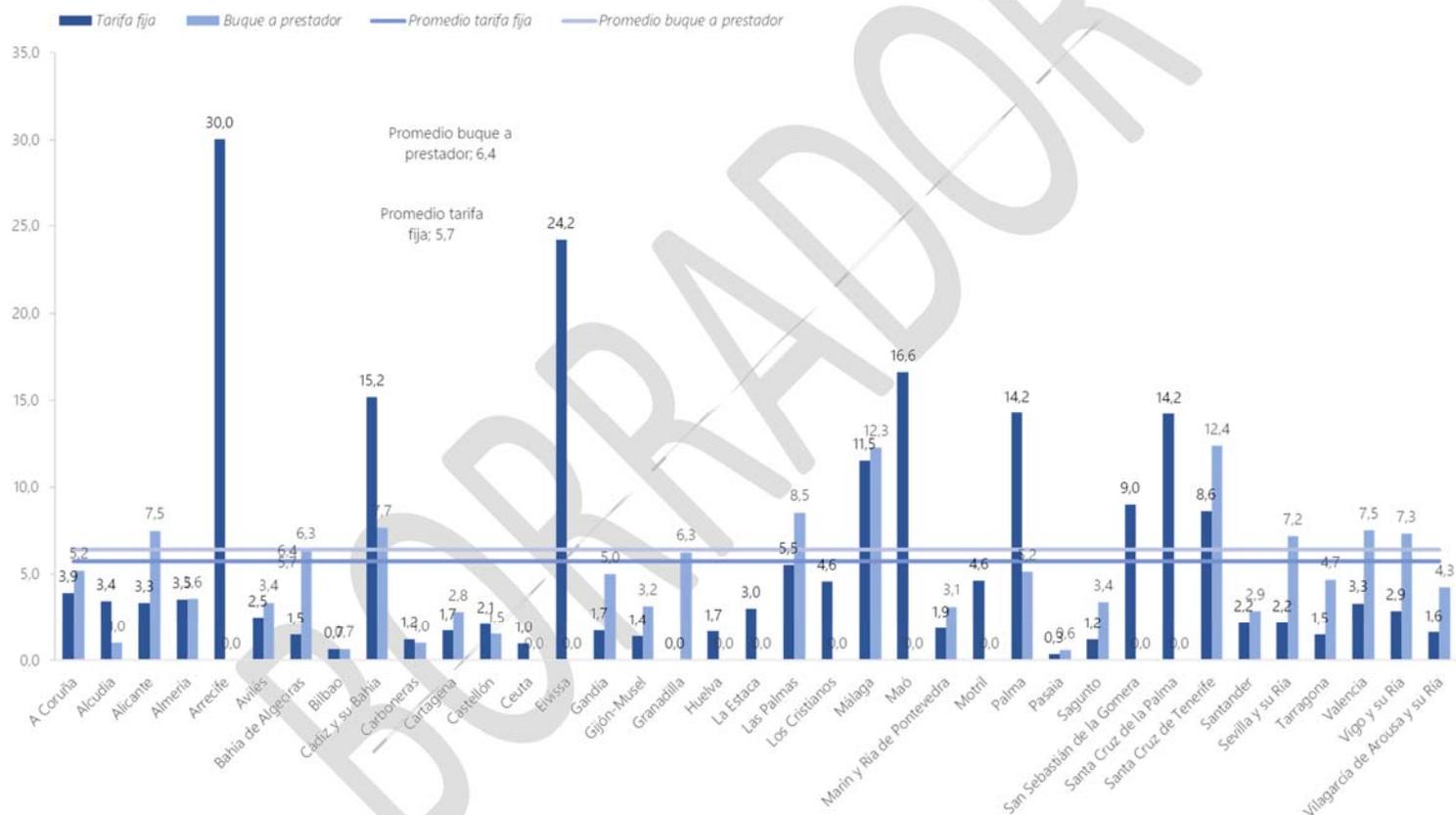
Volumen (m³) de desechos regulados por el Anexo I del Convenio MARPOL recogidos por servicio en función de la facturación



El volumen de desechos del Anexo I recogidos por servicio es mayor en los servicios incluidos dentro de la tarifa fija abonada por los buques a las Autoridades Portuarias (13,5 m³/servicio, frente a 10,1 m³/servicio). Por el contrario, los máximos registrados se encuentran en servicios facturados directamente por la empresa prestadora al buque.

Figura 44

Volumen (m³) de desechos regulados por el Anexo V del Convenio MARPOL recogidos por servicio en función de la facturación



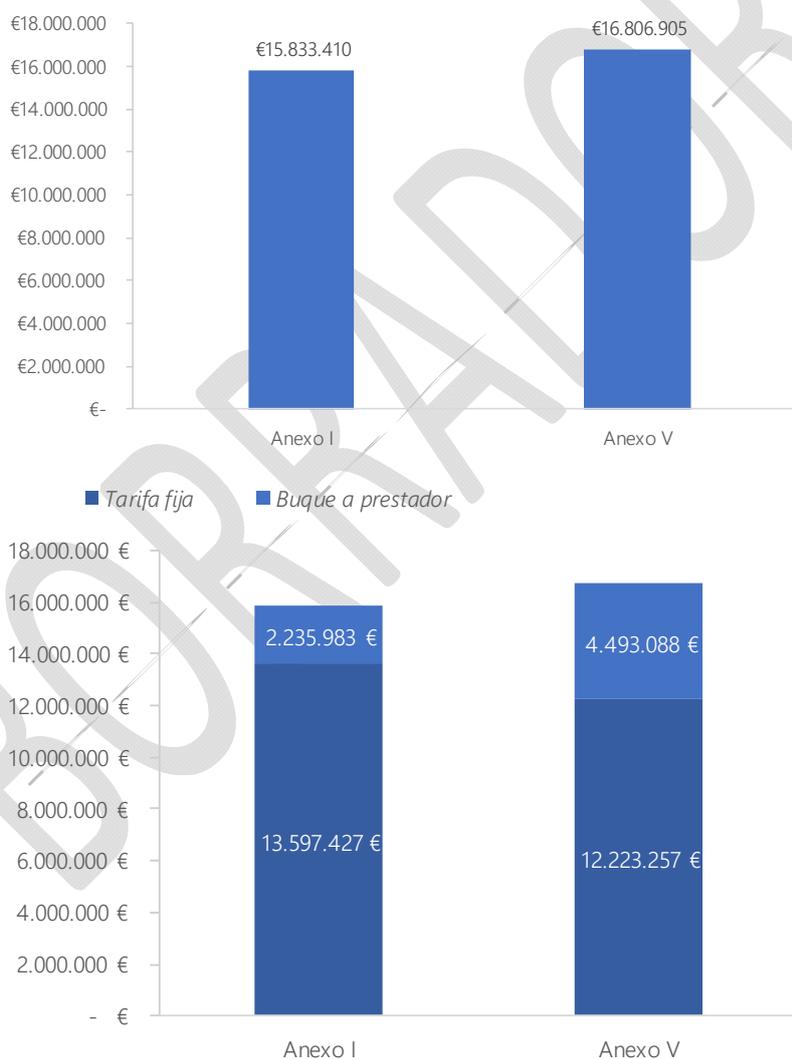
El volumen de desechos del Anexo V recogidos por servicio es similar en los servicios incluidos dentro de la tarifa fija a los registrados en servicios facturados por la empresa prestadora al buque, con un promedio de 6,4 m³/servicio y 5,7 m³/servicio respectivamente. Los máximos se dan en los servicios incluidos en la tarifa fija.

3.3. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES

De igual manera que en punto anterior, únicamente se realiza el análisis de los indicadores mostrados a continuación de los desechos regulados por los Anexos I y V del Convenio MARPOL.

Figura 45 y Figura 46

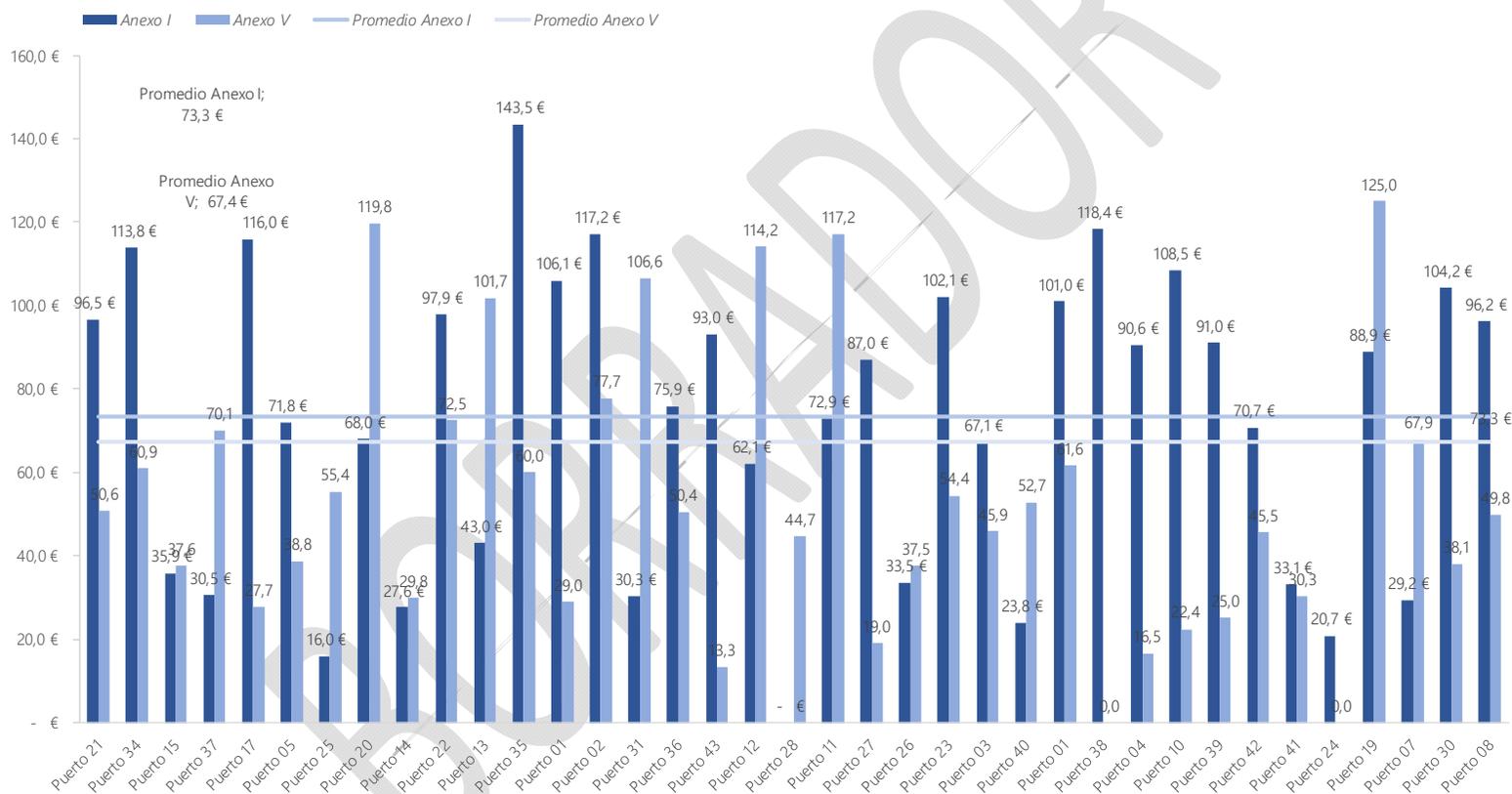
Facturación del servicio de recepción de desechos por categoría de desecho y facturación por desechos recogidos pertenecientes al Anexo I y Anexo V por tipo de facturación



La facturación producida por la prestación de la recepción de los desechos pertenecientes al Anexo I y Anexo V del Convenio MARPOL es similar, alcanzando la cifra de los 15,9 y 16,8 millones de € respectivamente. Los desechos del Anexo V generan el doble de ingresos por servicios no incluidos dentro de la tarifa fija (4,4 millones de €, frente a 2,2 millones de €).

Figura 47

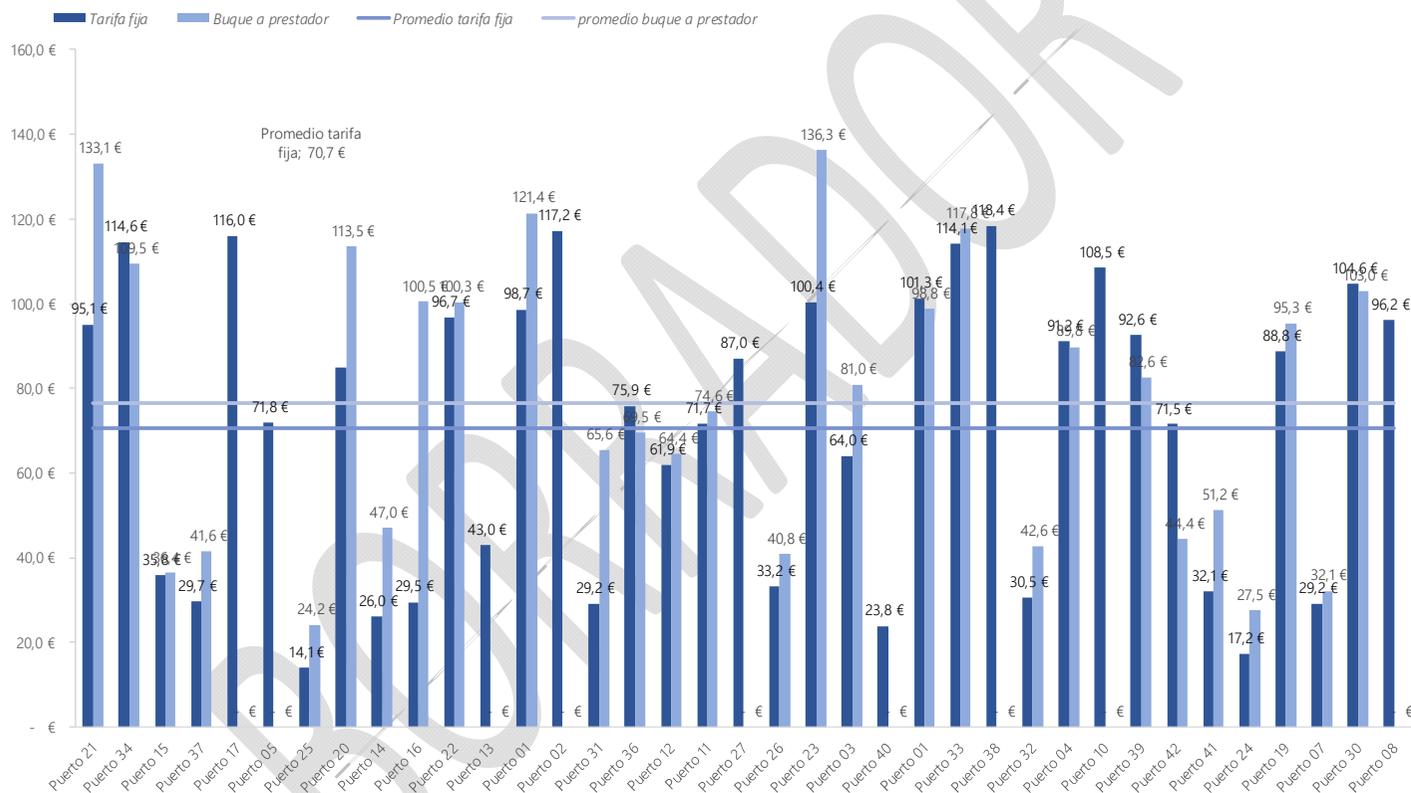
Facturación media por m³ (€/m³) del servicio de recepción de desechos regulados por el Anexo I y Anexo V del Convenio MARPOL



La facturación media del servicio por metro cúbico de desecho es ligeramente superior en el caso del Anexo I (73,3 €/m³) frente al Anexo V (67,4 €/m³). En general, particularizando para cada puerto analizado, la facturación media por m³ es mucho mayor en el caso de desechos regulados por el Anexo I del Convenio MARPOL.,

Figura 48

Facturación media por m³ (€/m³) del servicio de recepción de desechos regulados por el Anexo I del Convenio MARPOL por tipo de facturación



En promedio, la facturación media del servicio de recepción por metro cúbico de desecho regulado por el Anexo I del Convenio MARPOL incluido en la tarifa fija es 5,9 € inferior a la registrada en el caso de que este sea facturado por el prestador del servicio.

Figura 49

Facturación media de tarifa fija por m3 (€/m3) del servicio de recepción de desechos regulados por el Anexo V del Convenio MARPOL

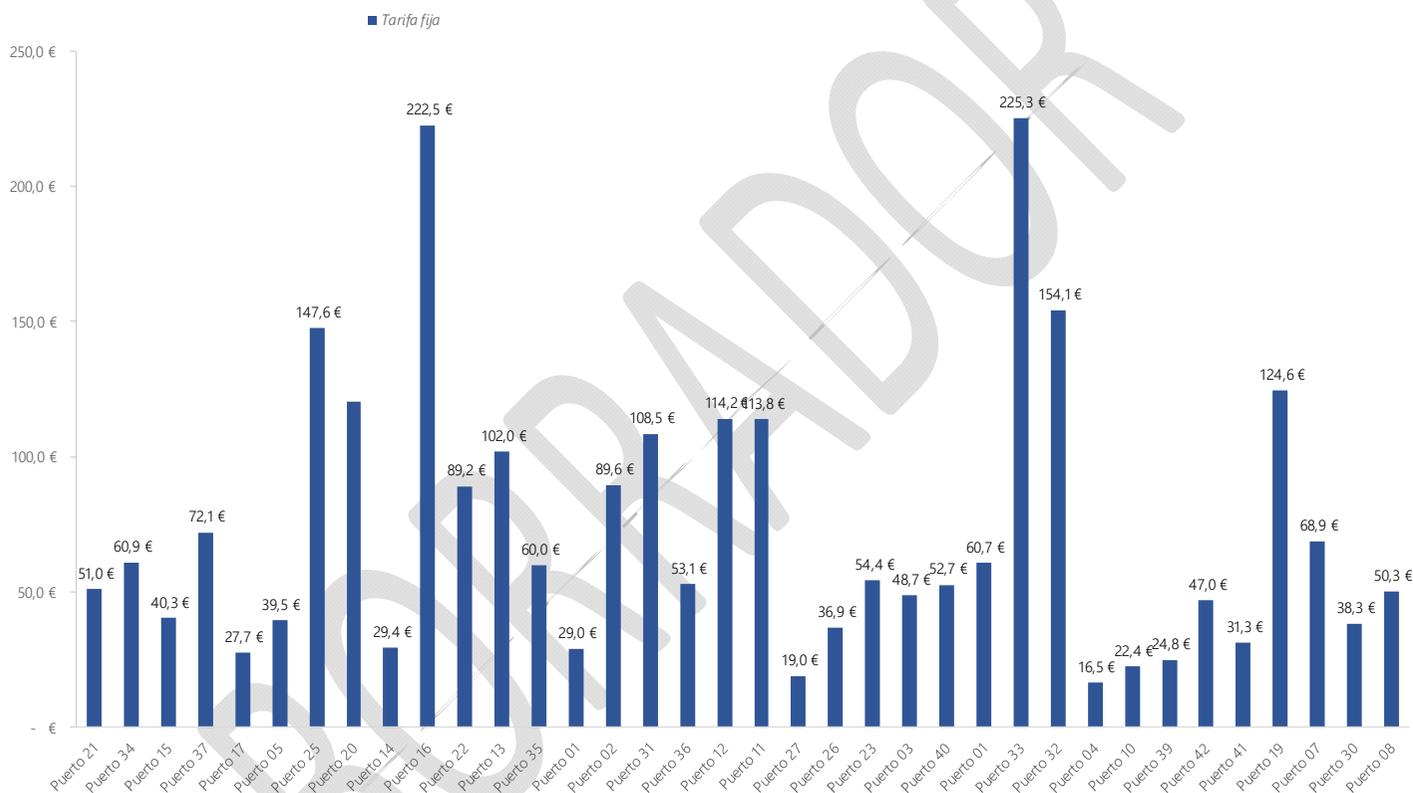


Figura 50

Facturación media de buque a prestador por m3 (€/m3) del servicio de recepción de desechos regulados por el Anexo V del Convenio MARPOL

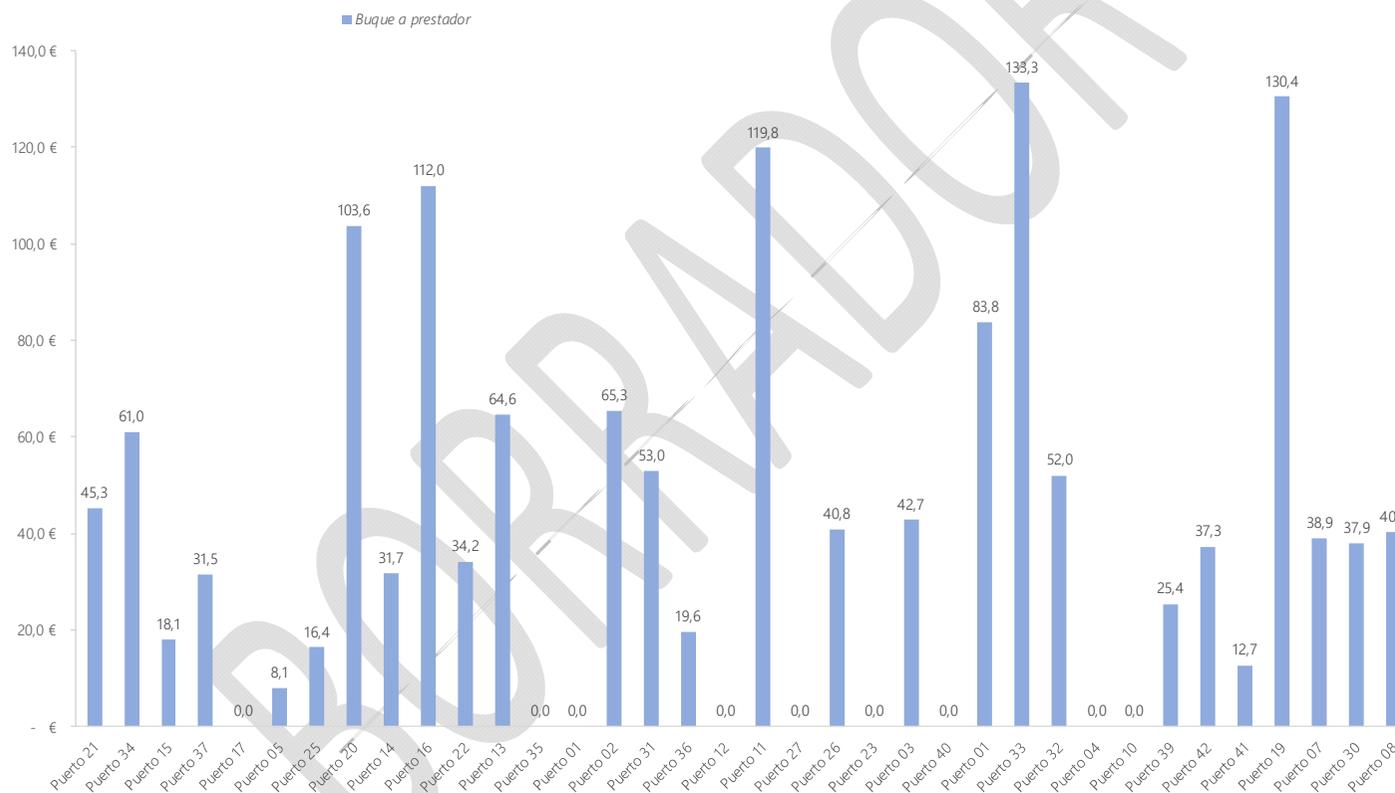
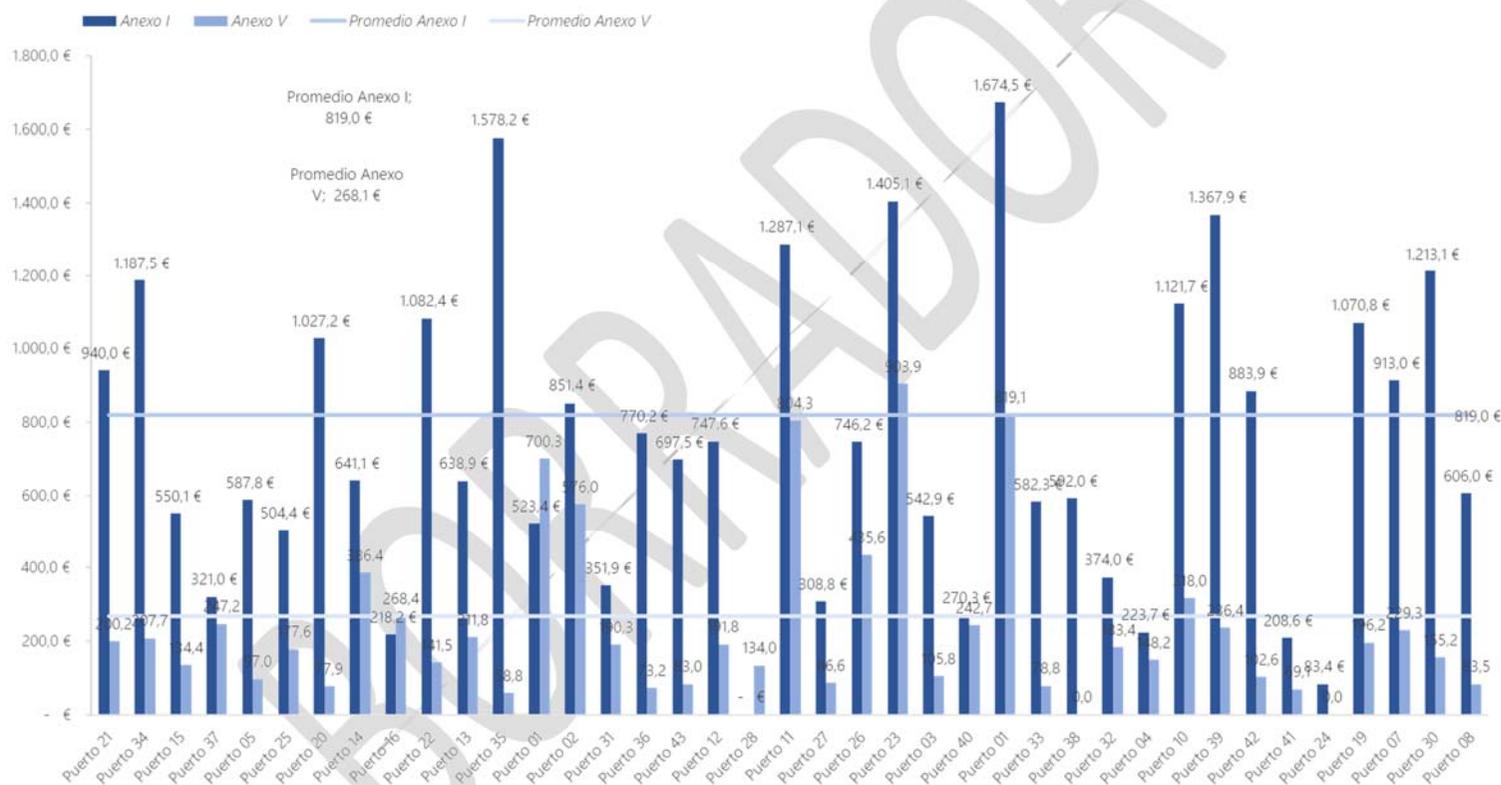


Figura 51

Facturación media por servicio de recepción de desechos regulados por el Anexo I y Anexo V del Convenio MARPOL

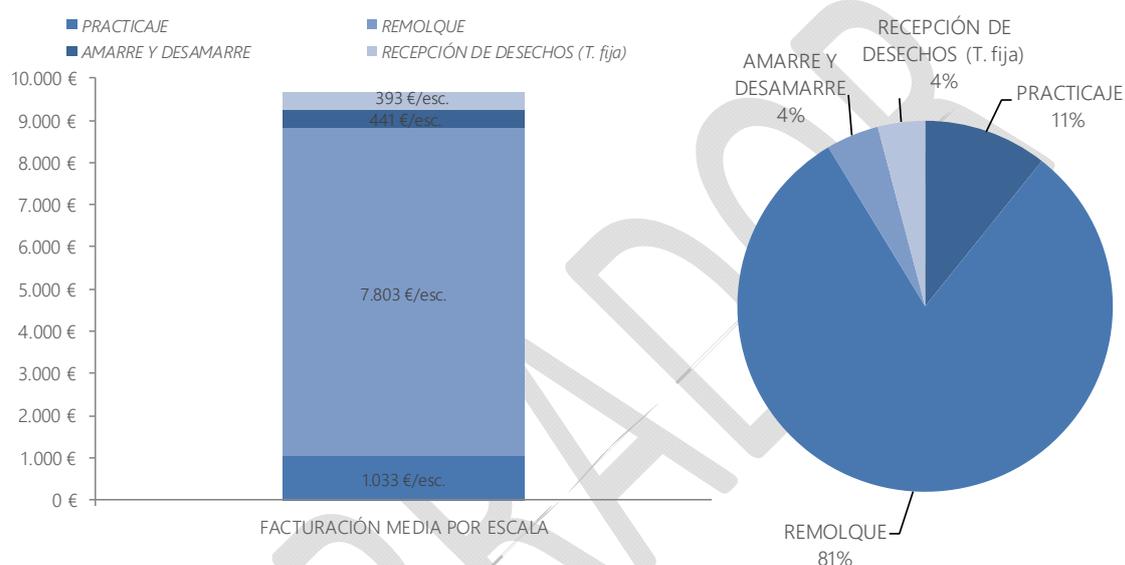


En el 47,6% de los puertos, la facturación media por servicio de recepción de desechos regulados por el Anexo I, supera los 819 €/servicio (media nacional). En el caso de los desechos del Anexo V, el 66,7% de los puertos ostentan una facturación por debajo de la media nacional. En la mayoría de los puertos las facturaciones asociadas a cada servicio son inferiores a los promedios indicados.

En relación con el análisis realizado en el apartado 1.3, se incluye a continuación un resumen de la facturación hipotética media por escala para los cuatro servicios portuarios asociados al buque: los servicios técnico-náuticos y el servicio de recepción de desechos (para este último, sólo se consideran los servicios con facturación por tarifa fija, Anexos I y V). Se ha considerado que en una escala se da un único servicio de recepción de desechos y dos servicios de cada uno de los denominados técnico-náuticos.

Figura 52

Facturación hipotética media por escala de los servicios portuarios asociados al buque



3.4. CONCLUSIONES

- El volumen total de desechos recogidos en los puertos españoles **durante el año 2017 ha sido superior a los dos años anteriores**, superando los 650.000 m3. De igual manera ha ocurrido con la facturación del servicio portuario de recepción de desechos, la cual ha llegado a sobrepasar los 35 millones de €.
- El **plazo medio de los títulos habilitantes** abiertos al uso general, que han estado hábiles durante el año 2017, **es de 6,4 años**, plazo cercano al máximo indiciado en el TRLPMM, sin inversión significativa.
- Se comprueba, que el servicio de recepción de desechos generados por buques es **uno de los servicios portuarios con mayor competencia**: la situación más habitual es que en cada puerto existan más de una empresa con licencia para prestación del servicio de recepción de desechos correspondientes a un determinado anexo. Asimismo, es frecuente que una misma empresa licenciataria disponga de licencia para más de un anexo.

- El volumen de desechos recogidos pertenecientes al Anexo I es superior a los del Anexo V. Por otro lado, los desechos pertenecientes al Anexo V son aquellos en los que se ha recogido un mayor volumen de desechos no cubiertos por la tarifa fija.
- Por otra parte, en el caso de los desechos pertenecientes al Anexo V, el volumen de desechos recogidos por servicio, tanto en aquellos que se encuentran cubiertos por la tarifa fija, como en aquellos que no, es de similar orden de magnitud.
- En términos generales, ambos Anexos (I y V) facturan cantidades similares, cercanos a la cifra de 16 y 17 millones de €, respectivamente. La gran diferencia entre ellos radica en que los desechos regulados por el Anexo V duplican la facturación correspondiente a servicios abonados por el buque al prestador, respecto a los del Anexo I.

BORRADOR



4. SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE

Según el artículo 129 del TRLPEMM, el servicio al pasaje es un servicio integrado por tres actividades, denominadas también servicios por la propia ley: (1) servicio de embarque y desembarque de pasajeros; (2) servicio de carga y descarga de equipajes, y (3) servicio de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje. A su vez, dependiendo de los tipos de tráfico por los que es posible diferenciar los pliegos, estos tres servicios pueden concurrir simultáneamente o no.

Figura 53

Actividades del servicio portuario al pasaje. 2017.



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

4.1. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE

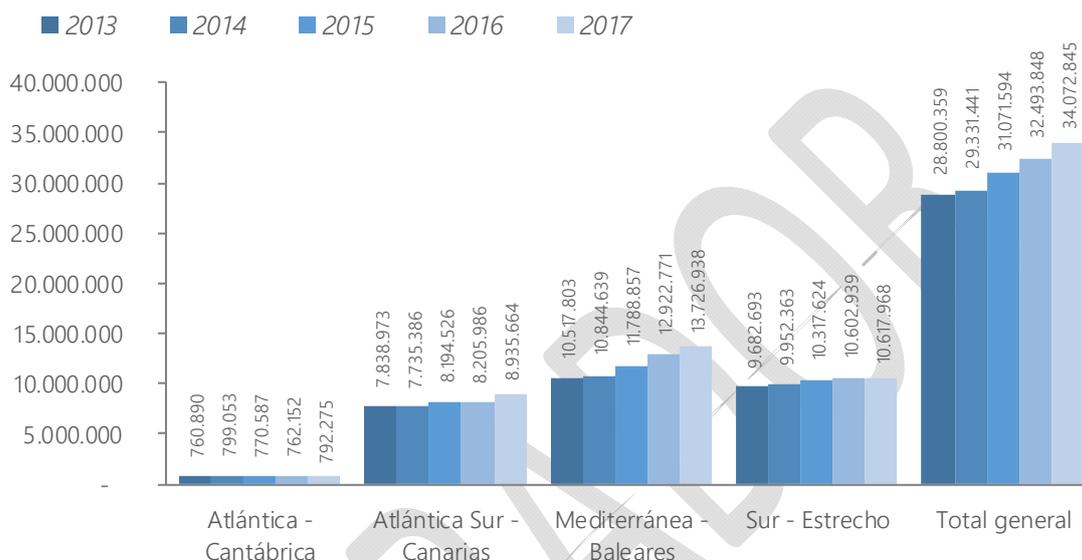
En el año 2017 la cifra de pasajeros en los puertos del territorio nacional fue de 34.018.132. Los puertos insulares, tanto los baleares como los canarios, concentraron el 49 % del total del tráfico nacional de pasajeros, con más de 16 millones de pasajeros. La Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras (integrada por los Puertos de Bahía de Algeciras y Tarifa) es la que presenta el mayor tráfico de pasajeros a nivel peninsular, como resultado fundamentalmente, de la conexión con el norte de África y en especial la Operación Paso del Estrecho, con un total de 5,5 millones de pasajeros en 2017.

En cuanto a su distribución por fachadas, se aprecia un ligero aumento del tráfico de pasajeros, del 4 %, en la fachada Atlántica – Cantábrica, y una estabilización en la cifra de la fachada Mediterráneo Sur – Estrecho. La fachada Atlántica Sur - Canarias aumenta en un 9 % el número de sus pasajeros,

mientras que la fachada Mediterránea - Baleares lo hace en un 6 %. En lo que respecta al total del número de pasajeros, el incremento para el año 2017 es del 5 %.

Figura 54

Número total de pasajeros, por fachada. 2013-2017.

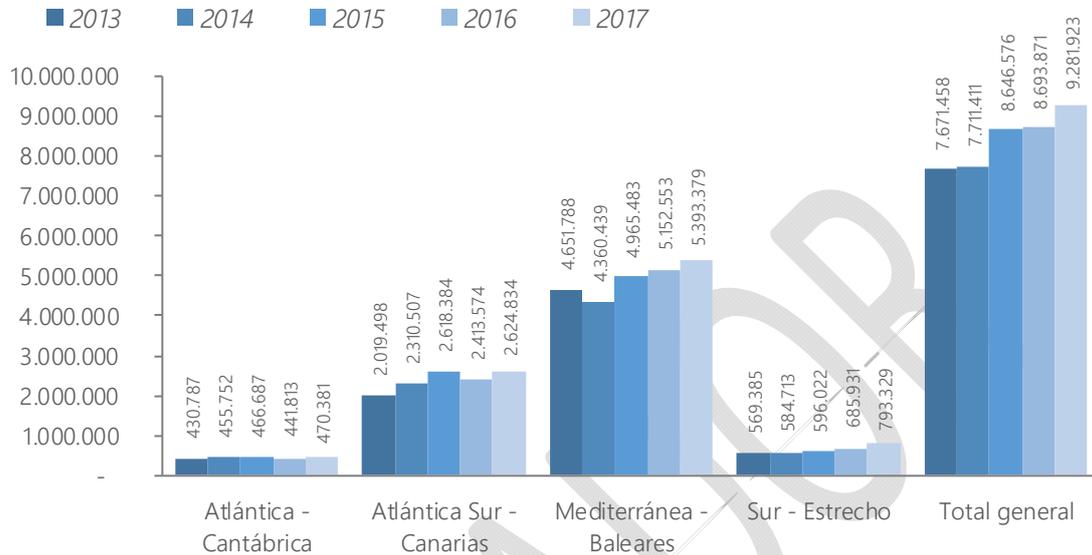


4.1.1. TRÁFICOS DE PASAJE EN CRUCEROS

En el caso de pasajeros de crucero, el Puerto de Barcelona, con más de 2,7 millones de pasajeros de crucero sigue liderando el ranking nacional, seguido por los Puertos de las Islas Baleares y Canarias. La Autoridad Portuaria de Baleares alcanzó en 2017 los 2,1 millones de pasajeros, Las Palmas 1, 2 millones y Santa Cruz de Tenerife 0,96 millones. El Puerto de Barcelona también lidera el ranking europeo en cuanto a número de pasajeros de crucero. En cuanto al número total de pasajeros de crucero, en 2017 la variación interanual fue del 7 %, alcanzando los 9.281.923 pasajeros.

Figura 55

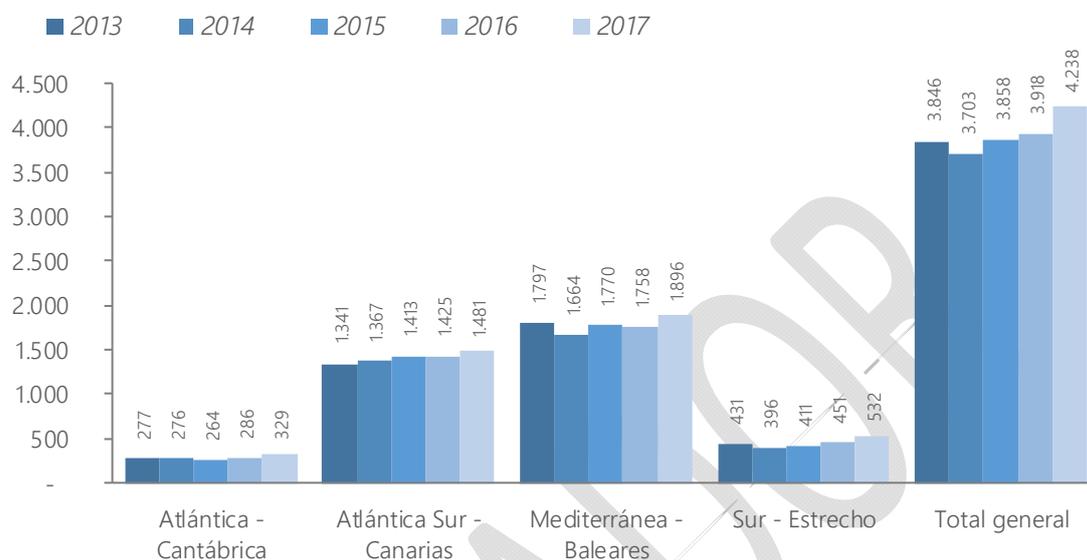
Número total de pasajeros de crucero, por fachada. 2013-2017.



En cuanto a su distribución por fachadas, se aprecia un aumento del número de pasajeros en todas ellas, con respecto al 2016. El incremento es del 6 % para la fachada Atlántica – Cantábrica y del 9 % para la fachada Atlántica Sur – Canarias. En la fachada Mediterránea – Baleares la variación interanual es del 5 %, mientras que en el caso de la fachada Sur – Estrecho es del 16 %.

Figura 56

Número de escalas de crucero, por fachada. 2013-2017.



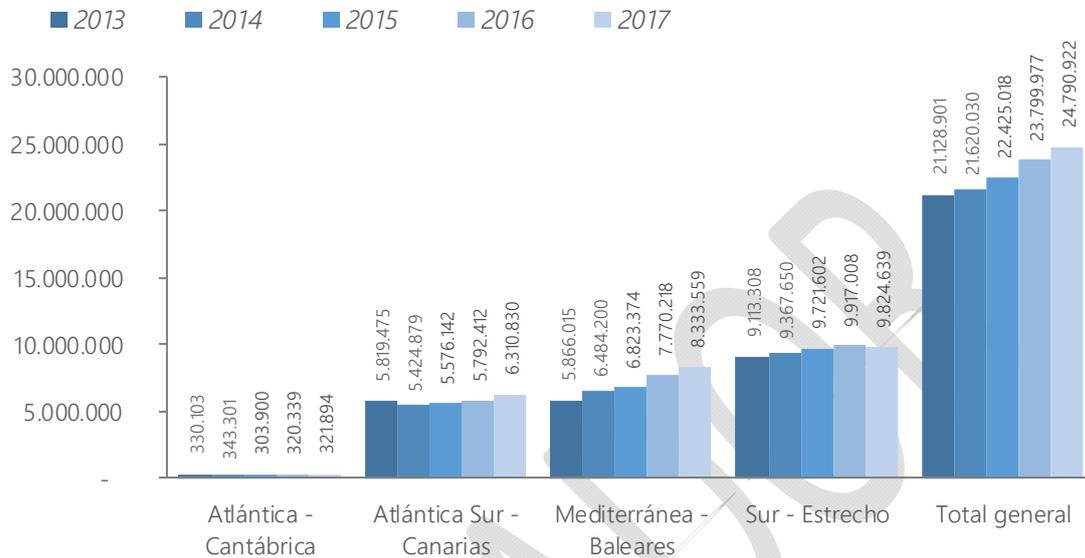
En cuanto al número de escalas de cruceros, se observa un gran aumento tanto en la fachada Atlántica – Cantábrica (15 %) como en la fachada Sur – Estrecho (18%). Las fachadas Atlántica Sur – Canarias (4 %) y la fachada Mediterránea – Baleares (8 %) han incrementado también su número de escalas.

4.1.2. TRÁFICO DE PASAJE EN LÍNEA REGULAR

En cuanto a los pasajeros en régimen de transporte o pasajeros de línea regular (no cruceros) en el conjunto del sistema portuario español, en el año 2017, el tráfico ha aumentado un 4 %.

Figura 57

Número de pasajeros en régimen de transporte (línea regular), por fachada. 2013-2017.

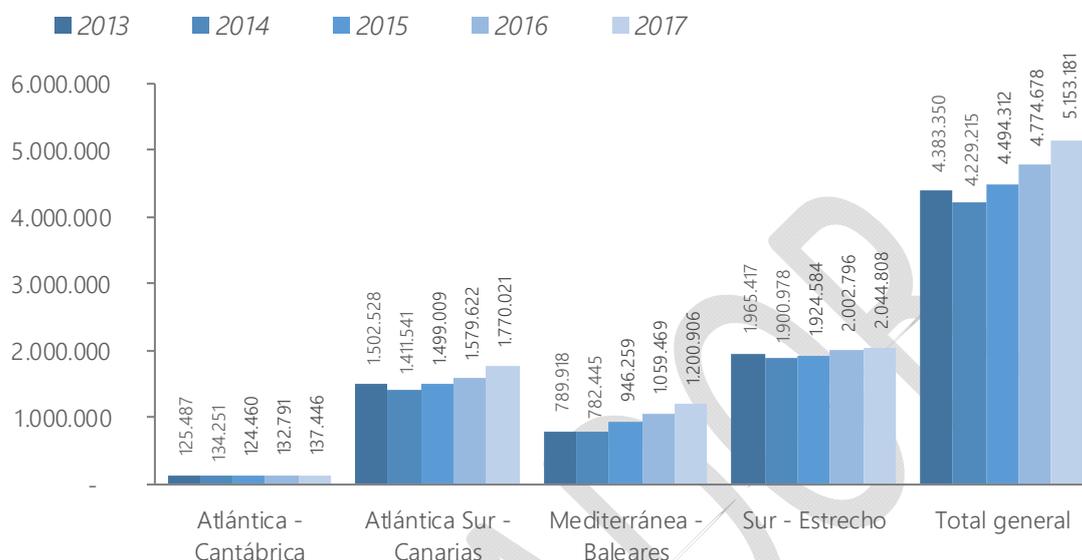


El mayor aumento del número de pasajeros de línea regular se produce en la fachada Atlántica Sur – Canarias (9 %) seguida de la Mediterránea – Baleares (7 %). La fachada Atlántica – Cantábrica también registra un ligero incremento del 0,5 %, mientras la fachada Sur – Estrecho es la única en la que el número de pasajeros ha descendido (-0,9 %).

En lo que respecta al número de vehículos en régimen de pasaje, se aprecia un aumento global del 8 %, principalmente debido al aumento en las fachadas Mediterránea – Baleares (13 %) y Atlántica Sur – Canarias (12%). El resto de fachadas también presentan un pequeño incremento del número de vehículos, un 4 % en la fachada Atlántica – Cantábrica y un 2 % en la fachada Sur – Estrecho.

Figura 58

Número de vehículos en régimen de pasaje, por fachada. 2013-2017.



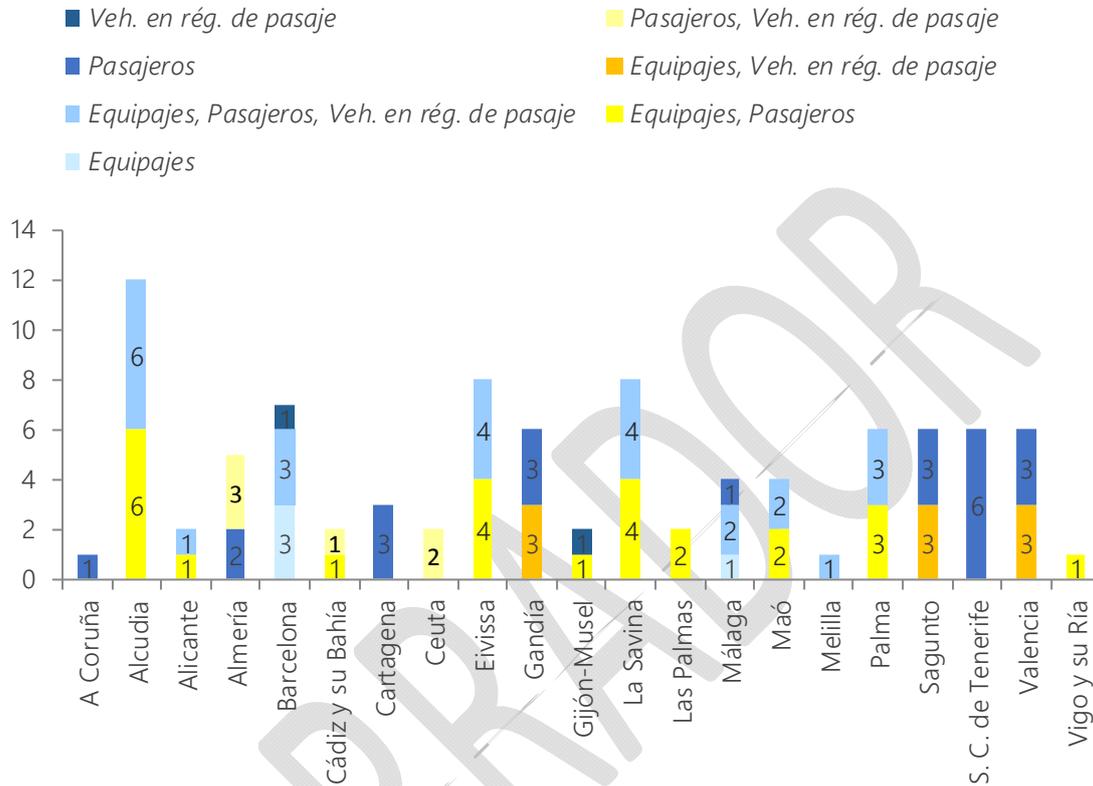
4.2. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE

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

En el caso del servicio portuario al pasaje las licencias son registradas en dos regímenes distintos de servicio: cruceros y régimen de transporte. Asimismo, dentro de cada uno de estos tipos de licencias se registran los subservicios que prestan los titulares de las licencias, dependiendo de cuál sea el objeto de su servicio: servicios a pasajeros, vehículos en régimen de pasaje y equipajes. Seguidamente, se muestra un gráfico que recoge el número de empresas prestadoras del servicio al pasaje en función del tipo de licencia (pasajeros, vehículos, equipaje).

Figura 59

Número de empresas prestadoras del servicio de pasaje, por tipo de título habilitante y puerto. 2017.

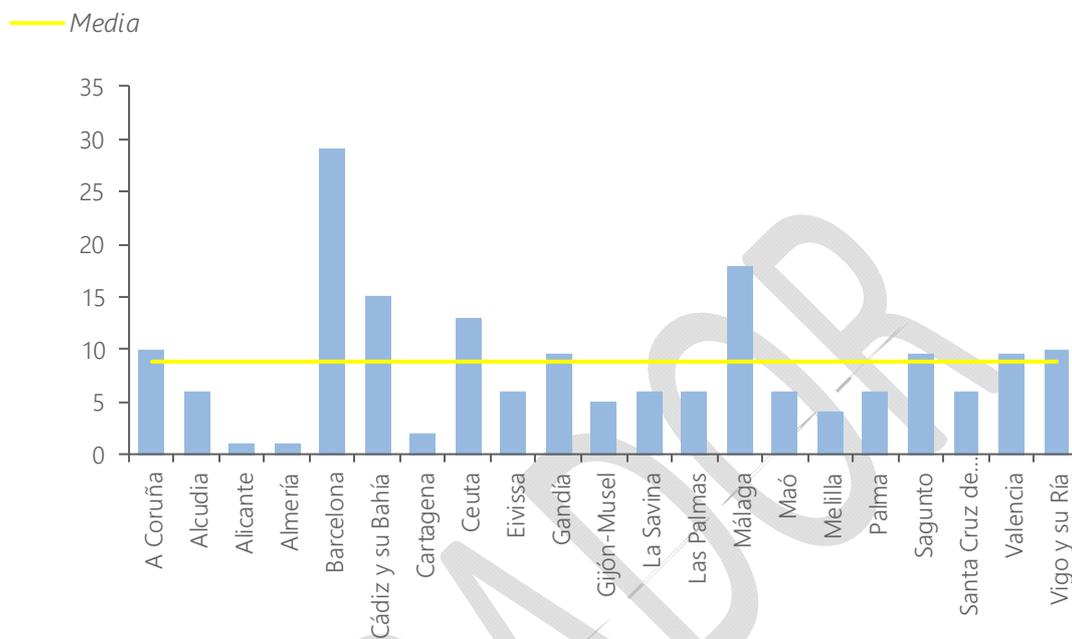


4.2.2. PLAZO MEDIO DE TÍTULOS HABILITANTES POR PUERTO

El **plazo medio de los títulos habilitantes del servicio al pasaje en el sistema portuario español es de 8,8 años**. Cabe destacar que las licencias de Barcelona y Málaga tienen un plazo superior a la media, porque entre las licenciatarias del servicio al pasaje de estos puertos, se encuentran concesionarias de terminales de pasajeros, a las que el plazo de la licencia se les ha equiparado al de la concesión de la terminal.

Figura 60

Plazo medio de los títulos habilitantes del servicio al pasaje, por puerto. 2017.



4.2.3. GRADO DE COMPETENCIA EMPRESARIAL EN EL MERCADO DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE, SEGÚN EL REGISTRO DE EMPRESAS PRESTADORAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Para determinar el grado de competencia, se ha contabilizado el número de títulos habilitantes al pasaje existentes en el sistema portuario español, con dos matices: (1) Si a una misma empresa se pertenecen varios títulos en puertos de la misma Autoridad Portuaria, se contabiliza uno por Autoridad Portuaria. (2) En el caso de participaciones compartidas por algunas de las empresas en algún título, se ha optado por sumar el título en ambos participantes. Bajo estos supuestos, existe una fuerte presencia de determinadas empresas o grupos empresariales en el servicio al pasaje, un 62%, frente a un número más reducido de empresas independientes que concentran el 38% de los títulos. Los grupos empresariales pertenecen a regímenes distintos, por ejemplo, Naviera Armas y Balearia se dedican al régimen de transporte mientras que los grupos Pérez y Cía. y Bergé se dedican al servicio a cruceros.

Figura 61

Empresas prestadoras del servicio al pasaje, según el número de títulos habilitantes. 2017.

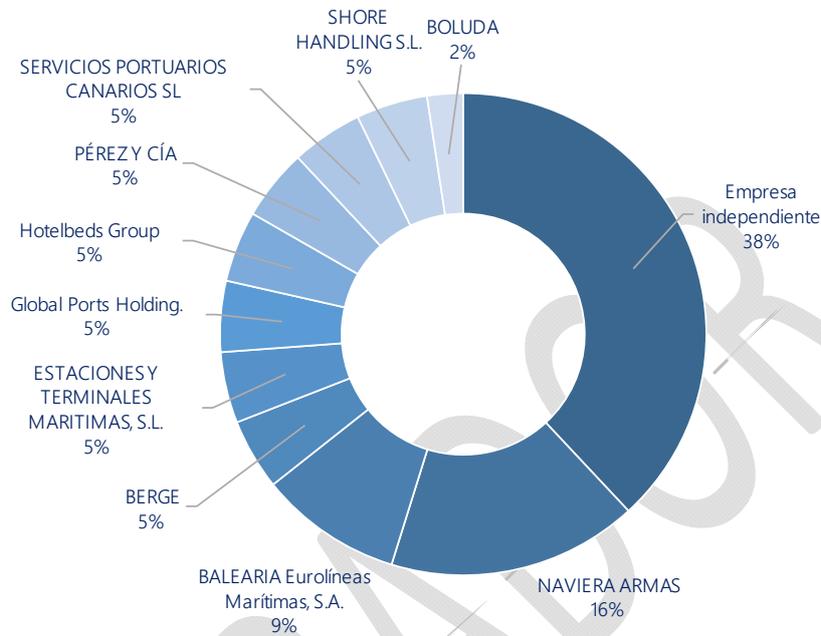


Figura 62

Empresas prestadoras del servicio al pasaje, por puerto. 2017.



4.3. CONCLUSIONES DE LOS INDICADORES DEL SERVICIO AL PASAJE

- El **plazo medio** de los títulos habilitantes en el año 2017 se sitúa en **9 años** aproximadamente. Los puertos que presentan licencias que exceden de manera apreciable el plazo medio son Barcelona (con licencias de 30 años), Málaga (30 años), Cádiz (20 años) y Valencia (19 años). Estos últimos casos se deben a que las licencias están vinculadas a una terminal de pasajeros que opera con concesión de ocupación de dominio público portuario.
- La escasa información disponible en las diferentes bases de datos consultadas, así como la gran **dispersión** existente en los datos disponibles, impiden obtener conclusiones generales sobre la **facturación** y los precios del servicio.
- El principal factor que incide en la **competitividad del servicio al pasaje son los costes de las concesiones de las terminales de pasajeros, en caso de existir, y su grado de utilización**. El otro factor determinante es el **coste de los recursos humanos** que realizan las operaciones.
- En la actualidad, **algunas Autoridades Portuarias prestan** el servicio a cruceros de manera directa, generalmente sin contraprestación económica, mientras que si el servicio se presta por la iniciativa privada se encuentra retribuido. En otros muchos casos, las empresas navieras disponen de licencias del servicio, ya sean en régimen de autoprestación o en régimen abierto al uso general (Balearia, Naviera Armas, etc.).
- En el caso de los puertos con un número significativo de escalas de cruceros como puerto base, gran parte de los prestadores del servicio al pasaje de cruceros pertenecen a grandes grupos, destacando Creuers del Port de Barcelona. En el caso de los puertos donde la mayor parte de las escalas de cruceros son en de tránsito, las prestadoras suelen ser operadores locales o, incluso, son las propias Autoridades Portuarias las que prestan los pocos servicios requeridos.
- En general, **las licencias se adaptan a las necesidades de cada puerto**, ya sea mediante **licencias específicas** para cruceros como en el caso de los Puertos de A Coruña, Vigo, Cartagena, Las Palmas, Tenerife, o mediante licencias específicas para líneas regulares de transporte de pasajeros como en el caso de Ceuta. En aquellos puertos donde coexisten ambos tráficos, se otorgan generalmente licencias diferenciadas para cada tráfico, en lugar de conceder licencias generales, como en los casos de Almería, Cádiz, Barcelona, Baleares o Valencia. Esto mismo sucede para el tipo de subservicios que realizan: pasajeros, vehículos y equipajes.
- A pesar del importante número de pasajeros que circulan anualmente por los puertos españoles, ya sea en régimen de crucero o en régimen de transporte, **en la actualidad todavía existen muy pocos Pliegos de Prescripciones Particulares de este servicio, aprobados** al amparo de la Ley 48/2003 o del TRLPEMM.
- En las bases de datos disponibles **no se registran datos suficientes** para realizar indicadores económicos y de actividad. En las Cuentas Anuales no se incluye la separación suficiente para permitir realizar análisis adecuados o suficientemente desarrollados. Sería conveniente que Autoridades Portuarias y prestadores trabajaran para obtener ese tipo de información.



5. SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

En el artículo 130 del TRLPEMM se define el servicio portuario de manipulación de mercancías y su ámbito: *“Se consideran integradas en este servicio portuario las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre buques, o entre éstos y tierra u otros medios de transporte.”* Este artículo recoge y detalla las actividades concretas que comprenden la carga y estiba, la desestiba y descarga y la actividad de transbordo.

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

De la misma forma, es un servicio muy vinculado a la disponibilidad de superficie. En la actualidad en los puertos españoles conviven prestadoras que operan en muelles públicos, en superficies concesionadas, en terminales especializadas, etc. Disponer tanto de superficie en exclusiva para un determinado tráfico, como de medios especializados en la operación de dicho tráfico, son dos de los factores que mayor peso tienen en la competitividad del servicio.

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

El 12 de mayo de 2017 se aprobó el Real Decreto que permite cumplir la sentencia del TJUE: *“Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el Asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052)”*.

El Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, tiene por objeto establecer el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, con el objetivo de dar cumplimiento a lo dispuesto en la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, asunto C-576/13. Este texto sienta el principio de libertad de contratación en el ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías, de modo que los operadores no están obligados a participar en ninguna empresa de puesta a disposición de trabajadores portuarios y pueden contratar a éstos con plena libertad, siempre que se cumplan los requisitos orientados a asegurar su capacitación profesional.

En la línea expresamente sugerida por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, se contempla la creación de los centros portuarios de empleo (CPE) cuyo objeto será precisamente el empleo regular de los trabajadores portuarios en el servicio portuario de manipulación de mercancías, así como su formación y cesión temporal a empresas titulares de licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías o de autorización de servicios comerciales portuario; operarán, pues,

como empresas de trabajo temporal específicas para el sector precisando la autorización de la Administración laboral exigida para las empresas de trabajo temporal por la legislación vigente. Las empresas estibadoras no tendrán la obligación de participar en los centros que se creen, ni tampoco la de contratar a los trabajadores puestos a disposición por ellos de forma prioritaria.

El 30 de marzo de 2019 se publicó en el BOE el Real Decreto-ley 9/2019, de 29 de marzo⁵, para completar la regulación incluida en el Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, con los mismos principios que inspiraron el mismo. Es decir, con el objetivo de conjugar los principios de libertad de contratación con los derechos de los trabajadores, de manera que se produzca un tránsito ordenado al nuevo marco en el que la aplicación de los principios del Derecho de la Unión Europea inspiradores de la libertad de competencia se lleve a efecto sin menoscabo de los derechos laborales básicos de los trabajadores y, sobre todo, sin merma del empleo en el sector.

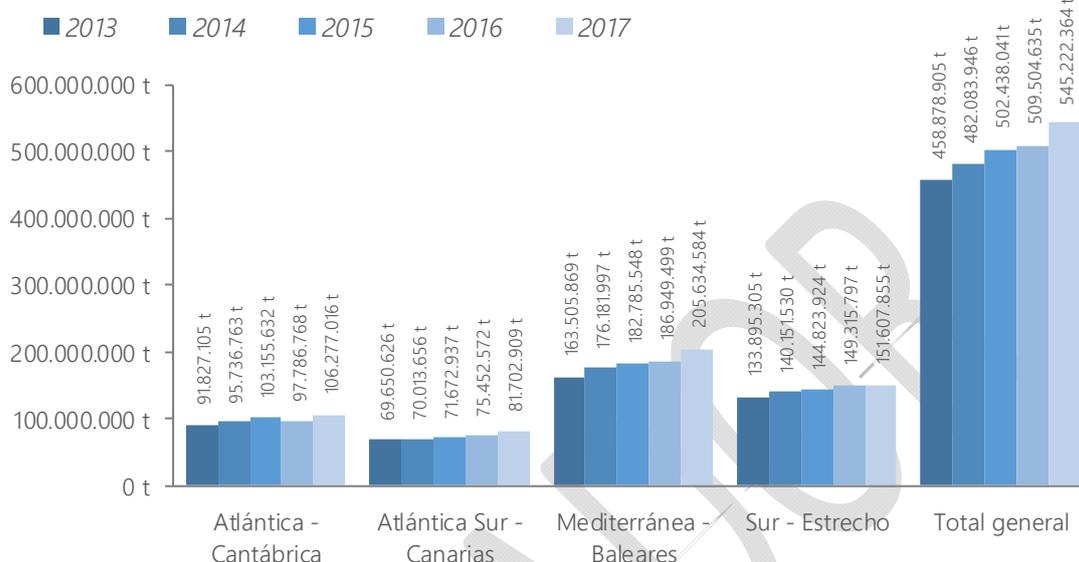
5.1. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

Durante el año 2017 el tráfico total de mercancías, donde se incluyen graneles líquidos, ha sido de 545,2 millones de toneladas, un 7 % más que en 2016. Por fachadas, en la fachada Atlántico Sur-Canarias el tráfico aumenta un 8 %, en la fachada Atlántica –Cantábrica un 9 %, en la Mediterránea – Baleares un 10 %, mientras que en la fachada Sur – Estrecho lo hace un 1,5%.

⁵ *Real Decreto-ley 9/2019, de 29 de marzo por el que se modifica la Ley 14/1994, de 1 de junio, por la que se regulan las empresas de trabajo temporal, para su adaptación a la actividad de la estiba portuaria y se concluye la adaptación legal del régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.*

Figura 63

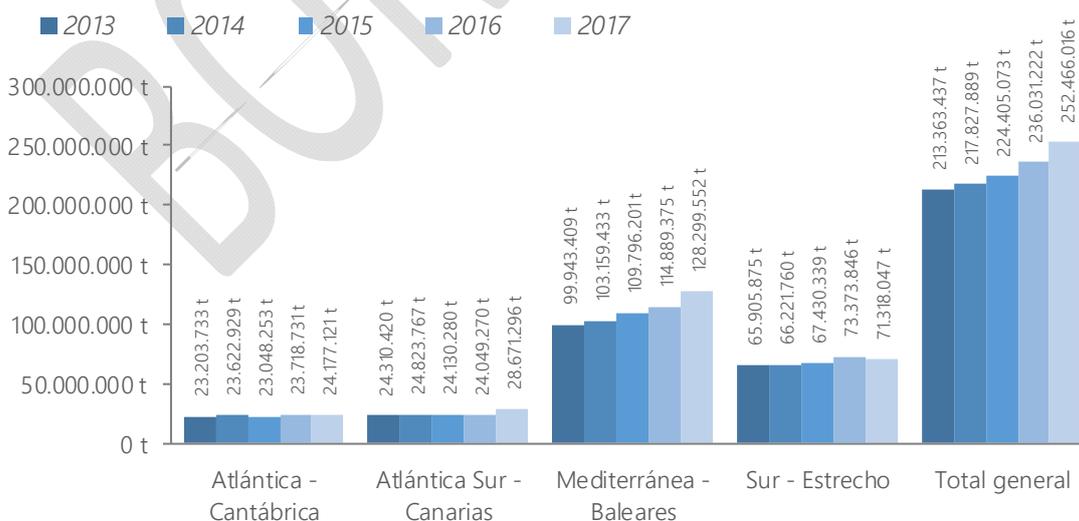
Evolución del tráfico portuario total. 2013-2017.



El grupo de mercancía más numeroso (54 % en 2017) en la actividad de gran parte de los puertos españoles es el de la mercancía general, con 252,5 millones de toneladas en 2017.

Figura 64

Evolución del tráfico de mercancía general. 2013-2017.

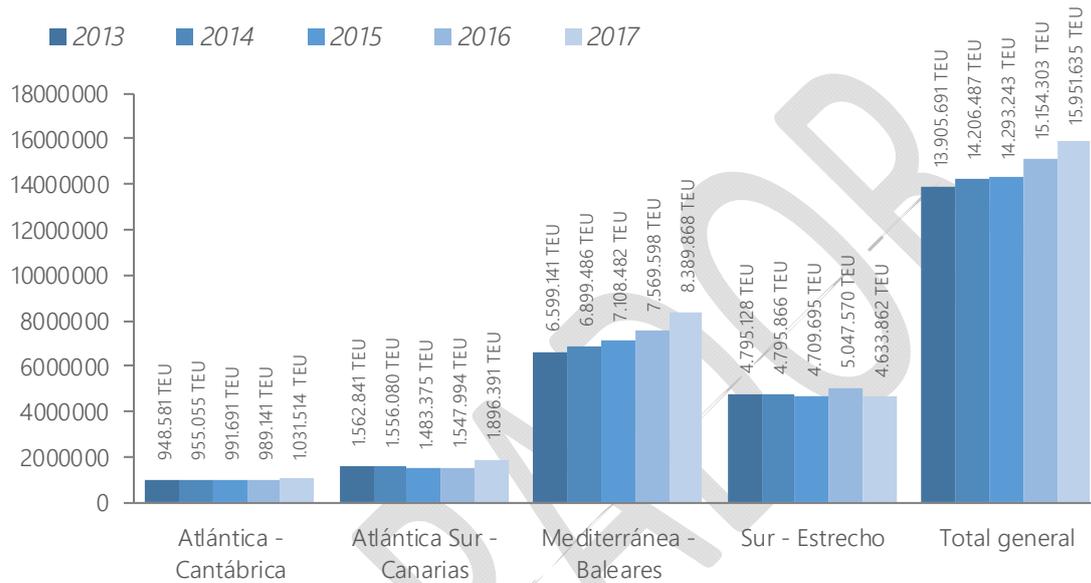


Del conjunto de esta mercancía general, la mayor parte ha sido movida en contenedores. En 2017 se operaron 15,95 millones de TEUs, cifras que suponen el mayor número de contenedores movido por el conjunto de los puertos españoles, con un incremento del 5 % con respecto al año anterior.

Por fachadas, el mayor incremento se produce en la fachada Atlántica Sur – Canarias, con un 23 %, seguido de la fachada Mediterránea – Baleares (11 %) y un 4 % en la fachada Atlántica – Cantábrica, mientras que en la fachada Sur - Estrecho el tráfico disminuye en un -8 %.

Figura 65

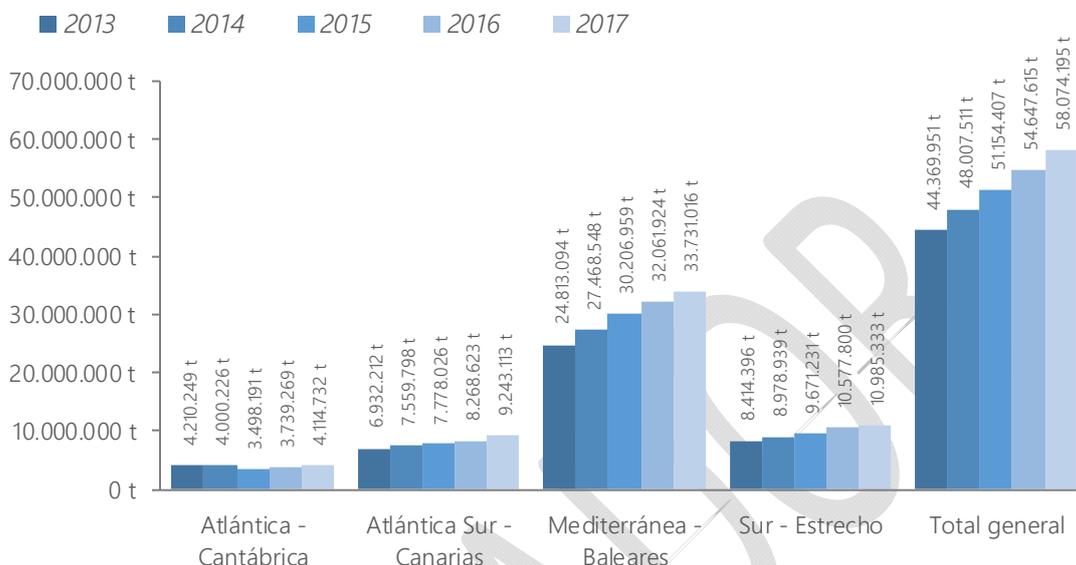
Evolución del tráfico de contenedores. 2013-2017.



De forma análoga, el tráfico ro-ro, vehículos de transporte de carga a bordo de los buques, creció un 6 % entre 2017 y 2016, con un 10 % en la fachada Atlántica – Cantábrica, un 12 % en la fachada Atlántica Sur – Canarias, un 5 % en la fachada Mediterránea – Baleares y un 4 % en la fachada Sur-Estrecho.

Figura 66

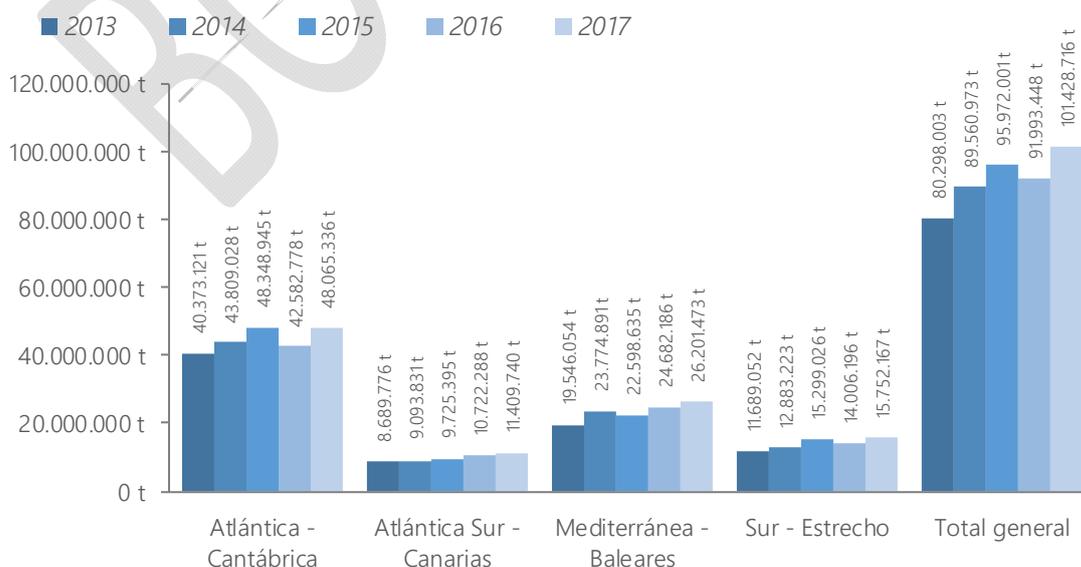
Evolución del tráfico de mercancía ro-ro. 2013-2017.



Los graneles sólidos han experimentado un aumento en el volumen de tráficos del 10 % con respecto al año anterior. En la fachada Atlántica – Cantábrica, el crecimiento ha sido del 13 %, y en la fachada Sur – Estrecho del 12 %. En las fachadas Atlántica Sur – Canarias y Mediterránea – Baleares, también se produce un aumento del 6 %.

Figura 67

Evolución del tráfico de graneles sólidos. 2013-2017.



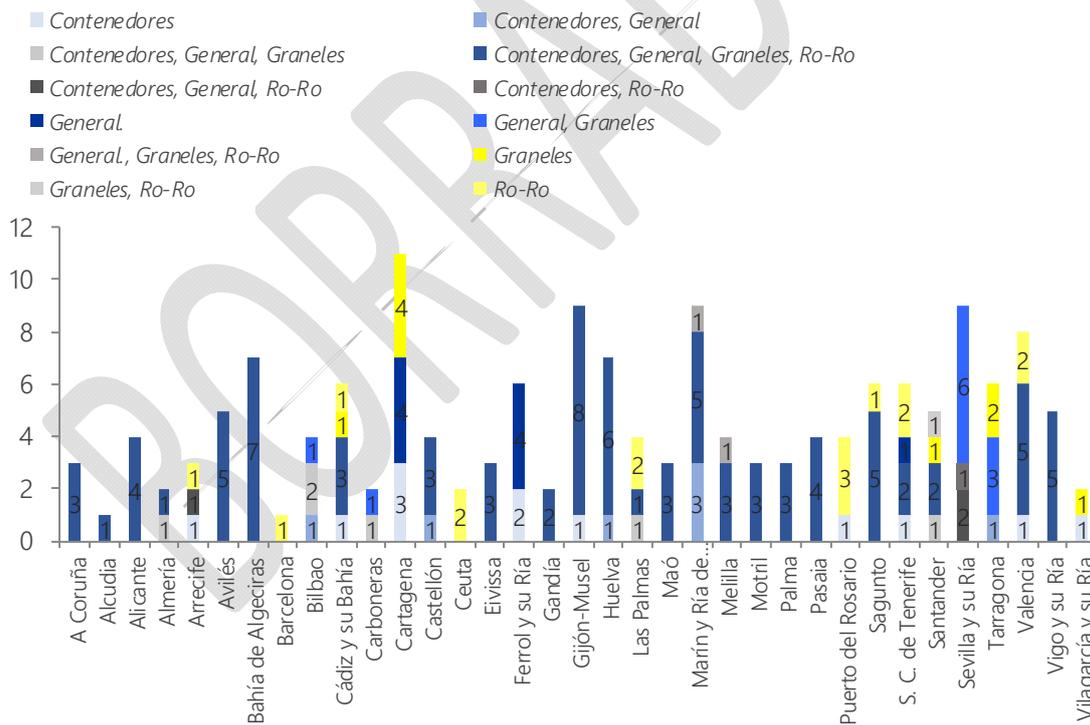
5.2. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS, POR PUERTO

5.2.1. NÚMERO DE TÍTULOS HABILITANTES DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

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

Figura 68

Número de empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías, por tipo de título habilitante y puerto. 2017.



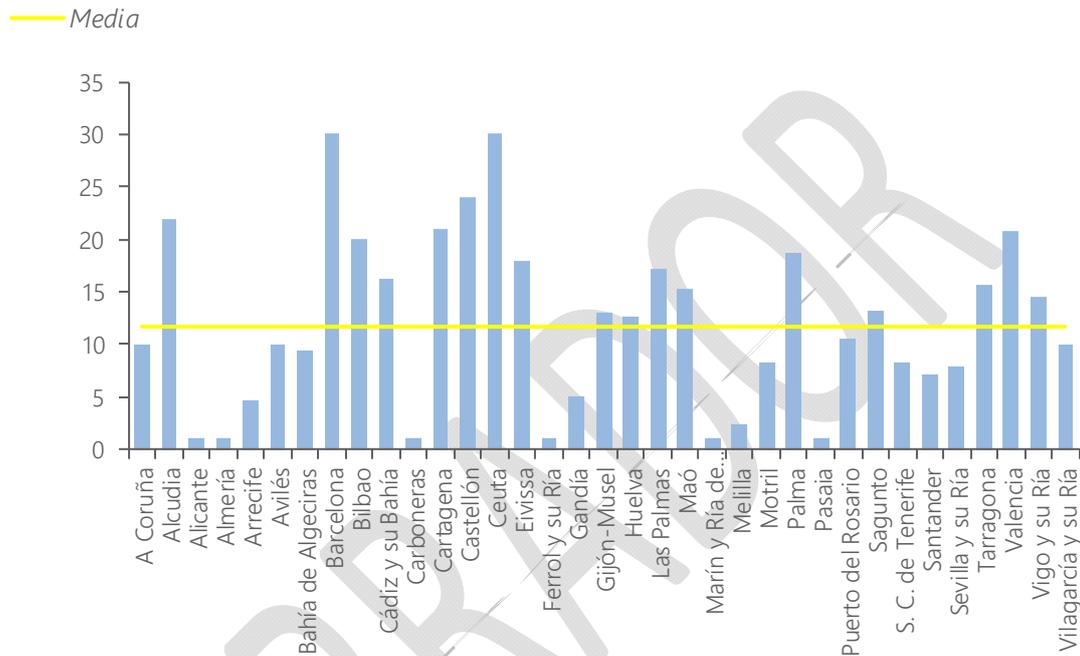
5.2.2. PLAZO MEDIO DE LOS TÍTULOS HABILITANTES POR PUERTO

El TRLPEMM determina que el plazo máximo de las licencias del servicio portuario de manipulación de mercancía es de 6 años, salvo en el caso de que haya inversión significativa en equipos y material móvil, donde puede ser de 20 años, 15 años o 10 años, dependiendo de la concesión. El **plazo medio de los títulos habilitantes en el sistema portuario español se aproxima a 12 años**. Para su cálculo, se

utiliza la media aritmética de los plazos totales de los títulos habilitantes existentes en el periodo de análisis.

Figura 69

Plazo medio de los títulos habilitantes del servicio de manipulación de mercancías, por puerto. 2017.

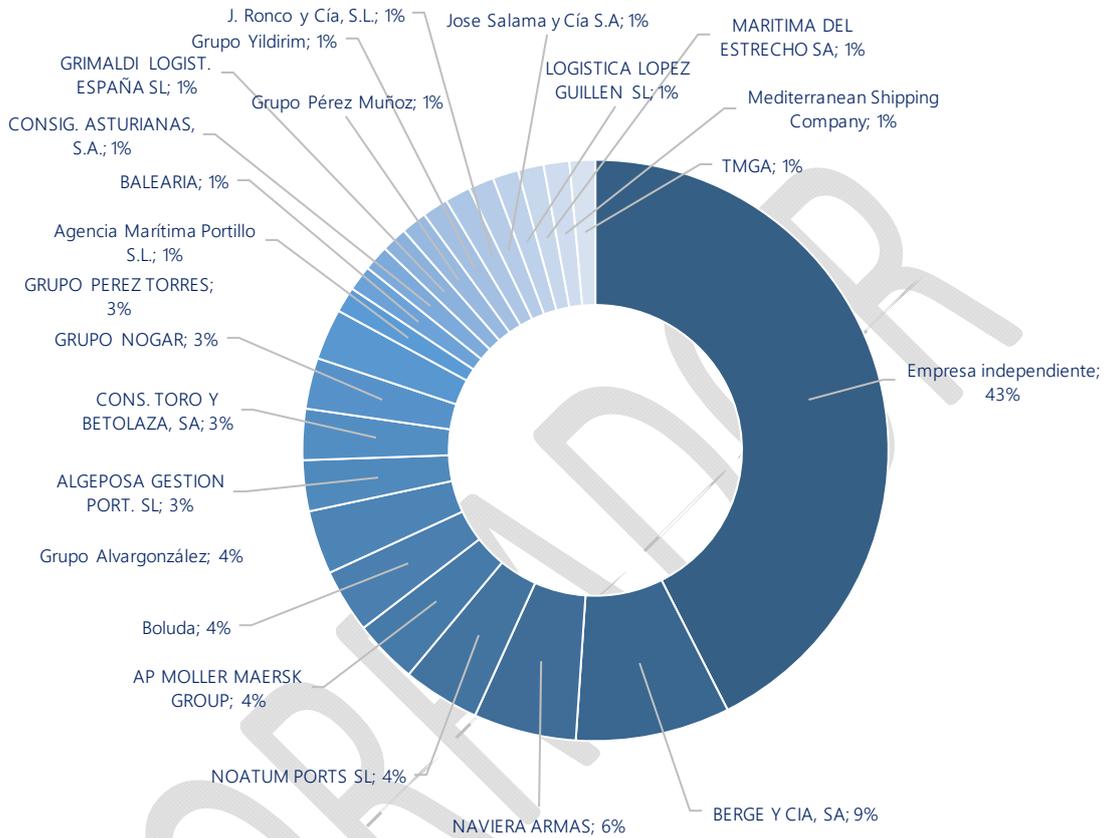


5.2.3. GRADO DE COMPETENCIA EMPRESARIAL EN EL MERCADO DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍA, SEGÚN EL REGISTRO DE EMPRESAS PRESTADORAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Existe una presencia destacable de empresas o grupos empresariales con actividad en varios puertos, que suponen el 57 % del reparto total. Destacan los Grupos Bergé y Naviera Armas, con un 9% y un 6% respectivamente de los títulos habilitantes registrados.

Figura 70

Empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías, según el número de títulos habilitantes. 2017.



5.3. CONCLUSIONES DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

- Se trata de un servicio portuario en el que existe una cantidad considerable de operadores que deberían permitir la existencia de una razonable competencia por puertos.
- Según la tipología de carga operada (contenedor, carga general, carga rodada, graneles, etc.) y según el grado de especialización de los licenciarios, existen diferentes modelos de negocio y estructuras de coste, siendo tres los factores que más inciden en la **competitividad del servicio** de todos ellos: el **coste del personal estibador**, el **coste del uso privativo de superficies del puerto** y el **coste de la maquinaria necesaria para prestar el servicio**.
- La mayoría **de los títulos habilitantes, el 72%, son polivalentes**, mientras que los restantes se reparten entre licencias específicas dedicadas a un único tipo de mercancía.
- La **diferencia entre plazos medios de títulos habilitantes en los diferentes puertos es significativa**, y no se puede hablar de un criterio común. La media nacional se aproxima a 12 años. Hay casos en que los plazos vienen determinados por el otorgamiento de ampliaciones hasta la aprobación de los nuevos pliegos reguladores del servicio. Asimismo, hay licencias que se han otorgado vinculadas a la concesión de una terminal, por lo que su plazo supera en gran medida la media.
- En los últimos años, la tramitación de nuevos pliegos ha sido lenta, por lo que a día de hoy está **pendiente la elaboración de Pliegos de Prescripciones Particulares actualizados**.
- En las bases de datos disponibles **no se registran datos suficientes** para realizar indicadores económicos y de actividad. En las Cuentas Anuales no se incluye la separación suficiente para permitir realizar análisis adecuados o suficientemente desarrollados. Sería conveniente que Autoridades Portuarias y prestadores trabajaran para obtener ese tipo de información.

6. ESTUDIOS DESARROLLADOS

A finales del año 2016, se finalizaron dos estudios de detalle desarrollados por el Observatorio, a través de dos asistencias técnicas:

- *"Estudio de la cadena de costes de los graneles líquidos en terminales españolas"*, desarrollado por TEIRLOG INGENIERÍA, S.L.
- *"Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas, para vehículos en régimen de mercancía en buques car carrier"*, desarrollado por IDOM CONSULTING.

En el Anexo I se muestra un resumen ejecutivo de estos dos estudios, en su versión definitiva. Por otro lado, cabe destacar que durante el año 2017 se inició el desarrollo de tres nuevos estudios, con fecha de finalización en 2018:

- *"Análisis y diagnóstico del servicio portuario al pasaje en el sistema portuario español"*, desarrollado por DELOITTE.
- *"Sistema de medición de la calidad de los servicios portuarios"*, desarrollado por KPMG.
- *"Análisis del servicio portuario de recepción de desechos generados por buques en el sistema portuario español"*, desarrollado por IDOM CONSULTING.

7. RECOMENDACIONES

En este apartado se describen las recomendaciones propuestas por el Observatorio para mejorar las condiciones del mercado de los servicios portuarios españoles y favorecer la competitividad del sistema portuario español en su entorno competitivo. Cabe destacar que, los efectos de alguna de las recomendaciones y de las acciones correctoras propuestas no se harán evidentes a corto plazo, siendo necesario el transcurso de cierto tiempo para que se puedan comprobar sus resultados.

Las recomendaciones propuestas parten no sólo de las conclusiones derivadas de los análisis recogidos en el presente informe, sino también de los trabajos realizados durante el ejercicio, así como de otra información a la que ha tenido acceso el Observatorio.

Algunas de estas recomendaciones ya se habían incluido en ediciones anteriores de este documento ya que, se trata de acciones que deben ser desarrolladas de manera continua, de forma que los servicios portuarios españoles colaboren en la mejora del posicionamiento competitivo de los puertos españoles. En el siguiente cuadro se resumen las recomendaciones desarrolladas por el Observatorio, descritas en detalle en los siguientes puntos:

NORMATIVA

1) Llevar a cabo las acciones necesarias para la adaptación del marco regulatorio de los servicios portuarios españoles a los cambios legislativos acontecidos: Ley de Desindexación 2/2015 y Reglamento UE 2017/352

2) Definir las estrategias para adaptar el marco regulatorio nacional a la determinación del servicio de suministro de combustible a buques como servicio portuario.

PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES

3) Desarrollar herramientas que faciliten la elaboración y redacción de los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios

4) Analizar los requisitos de acceso a la prestación de los servicios portuarios, eliminando las barreras de entrada.

5) Establecer en los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios tarifas máximas ajustadas y proporcionales a los costes de los servicios.

6) Actualizar los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios

PRESTACIÓN DEL SERVICIO

7) Las Autoridades Portuarias deben exigir el cumplimiento de la separación contable de actividades, estableciendo para ello el formulario que garantice un adecuado y homogéneo reporte de datos



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



9) Obtener y analizar los indicadores a través del nuevo Sistema de Gestión de Indicadores puesto en marcha a iniciativa del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

SISTEMAS DE GESTIÓN

10) Continuar desarrollando sistemas y análisis para la medición de la calidad de los servicios portuarios



11) Fomentar la seguridad, protección y sostenibilidad medioambiental en las operaciones portuarias

NORMATIVA

- 1) Llevar a cabo las acciones necesarias para la adaptación del marco regulatorio de los servicios portuarios españoles a los cambios legislativos acontecidos: Ley de Desindexación 2/2015 y Reglamento UE 2017/352

Tal y como se ha comentado anteriormente, en el año 2017 se produjeron dos hitos significativos en el marco regulatorio de los servicios portuarios: por un lado, la publicación del "Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos" y, por otro lado, la publicación del Real Decreto 55/2017 que desarrolla la Ley 2/2015 de desindexación de la economía.

Ambos afectan a la regulación de los servicios portuarios. En el caso del Reglamento UE 2017/352, se determinan modificaciones significativas, como la consideración del servicio de suministro de combustible a buques como servicio portuario, el establecimiento de procedimientos de tramitación de las reclamaciones que plantea la aplicación del Reglamento o la determinación de un régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento. Habrá por tanto de actualizarse el marco regulatorio estatal actual para recoger lo establecido en el Reglamento en cuanto al nuevo servicio portuario. Con respecto al régimen de sanciones, tal como recogen los Artículos 16 y 19 del citado Reglamento, son los Estados miembros los que deben garantizar la implantación de un procedimiento eficaz para tramitar las reclamaciones, determinar la autoridad competente para la tramitación de las mismas, así como el régimen de sanciones aplicable en caso de incumplimiento, Los Estados miembros deberán informar sobre estos aspectos a la Comisión a más tardar el 24 de marzo de 2019.

En el caso de la Ley 2/2015 de desindexación y del Real Decreto 55/2017, tal y como indica la Abogacía General del Estado en su Informe 59/17 (R-481/2017), no son válidas las fórmulas

polinómicas de actualización de las tarifas máximas de los servicios portuarios que, hasta el momento, se venían incluyendo en los Pliegos de Prescripciones Particulares.

En ambos casos, se considera necesario llevar a cabo las acciones, modificaciones y adaptaciones necesarias tanto en la legislación vigente, como en los pliegos y documentos regulatorios, de forma que los servicios portuarios españoles tengan un marco regulatorio adecuado.

2) Definir las estrategias para adaptar el marco regulatorio nacional a la determinación del servicio de suministro de combustible a buques como servicio portuario.

El mencionado Reglamento UE 2017/352 incluye el servicio de suministro de combustible como servicio portuario, en virtud de lo determinado en su artículo 1.2 letra a), definido como:

" (...) el aprovisionamiento de combustible sólido, líquido o gaseoso o de cualquier otra fuente de energía utilizada para la propulsión del buque y para el abastecimiento general y específico de energía a bordo de dicho buque mientras esté atracado."

El TRLPEMM recoge la operación de suministro de combustible a buques dentro del artículo 130.3 letra g) bajo la consideración de esta como una operación de avituallamiento. Asimismo, establece en su Disposición adicional decimoséptima las características y requisitos a considerar para la adjudicación de instalaciones de avituallamiento de combustibles a buques dentro del dominio público portuario.

El servicio de suministro de combustible a buques, tal y como se determina en la definición del Reglamento, incluye el aprovisionamiento de combustibles sólidos, líquidos y gaseosos utilizados para la propulsión del buque, así como las fuentes de energía que abastecen al buque mientras está atracado. Por ello, se han de tener en cuenta en el estudio los siguientes combustibles y otras formas alternativas de energía propulsora del buque: combustibles tradicionales de productos destilados del petróleo (IFO, MDO, MGO, etc.), gas natural licuado (GNL) y suministro de electricidad en muelle.

Asimismo, es conveniente el análisis de cómo se está gestionando este servicio en otros países y puertos europeos, de forma que se puedan establecer recomendaciones y pautas que permitan a los puertos españoles posicionarse como un referente de su entorno competitivo.

PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES

3) Desarrollar herramientas que faciliten la elaboración y redacción de los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios

A lo largo de los últimos años, se han evidenciado las dificultades existentes a la hora de elaborar y tramitar nuevos Pliegos de Prescripciones Particulares. Por un lado, las propuestas de Pliego desarrolladas por Autoridades Portuarias carecen de estandarización, de forma que los Pliegos de una Autoridad Portuaria no coinciden, ni en aspectos en principio comunes, con los de otra Autoridad Portuaria. Incluso, en los diversos Pliegos de una misma Autoridad Portuaria, correspondientes a los diferentes servicios portuarios, existen diferencias en los aspectos de carácter transversal.

Por otro lado, una de las principales dificultades a la hora de desarrollar Pliegos, en concreto a la hora de fijar las tarifas máximas, es el desarrollo del estudio económico financiero del servicio. Cuando se realiza una propuesta de tarifas máximas, en ocasiones, no se acompaña de un estudio económico financiero detallado, incluyendo un análisis de los costes del servicio.

Asimismo, la Dirección de Explotación de Puertos del Estado es la encargada de elaborar los informes vinculantes de los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios. Gran parte de las correcciones, subsanaciones o mejoras requeridas por Puertos del Estado en sus informes sobre los Pliegos son, en la mayor parte, muy repetitivas en todos los documentos analizados, tratándose, en la mayoría de los casos, de incorrecciones sobre la estructura, referencias a legislación y normativa desactualizada, falta de claridad en criterios y conceptos del servicio, etc.

El significativo número de correcciones, mejoras y necesidades de subsanación indicadas en los informes de los Pliegos desarrollados por Puertos del Estado ha provocado que exista retraso en la publicación de Pliegos. Es decir, el flujo de aprobación se ve ralentizado por la existencia de incorrecciones que, en general, serían totalmente evitables si existieran unas pautas o directrices de contenido de los Pliegos. Esto también facilitaría el desarrollo de los documentos, por parte de las Autoridades Portuarias, optimizando los tiempos de redacción.

Por otro lado, además de los Pliegos que, por el momento, no han sido informados por Puertos del Estado, todavía hay muchos Pliegos pendientes de desarrollar por parte de las Autoridades Portuarias (principalmente en servicio al pasaje y manipulación de mercancías) o de adaptar al TRLPEMM.

A esto se le añade el hecho de que es necesario adaptar los Pliegos al mencionado Reglamento EU 2017/352 y a lo indicado la Ley 2/2015 de desindexación de la economía, desarrollada por el Real Decreto 55/2017, y según lo determinado en el Informe de la Abogacía del Estado (Ref.: A.G. Entes Públicos 59/17 (R-481/2017)).

Es decir, en los próximos meses se prevé el desarrollo de nuevos Pliegos y de la adaptación y modificación de los existentes, por lo que parece conveniente que las Autoridades Portuarias dispusieran de unos modelos de Pliego y guías o directrices de desarrollo que acoten y estandaricen las prescripciones y los aspectos comunes de los Pliegos y que establezca una serie de indicaciones, orientaciones y recomendaciones de redacción, cálculo y establecimiento de los aspectos y prescripciones de carácter particular. Esto permitiría agilizar tanto el proceso de redacción como el de tramitación.

De la misma forma, es recomendable disponer de recursos y referencias, que permitan desarrollar los estudios económicos financieros y el análisis de los conceptos de coste, sobre los que se soportan las tarifas máximas, de manera eficaz, reduciendo los tiempos de análisis y facilitando, igualmente, la elaboración de los Pliegos.

4) *Analizar los requisitos de acceso a la prestación de los servicios portuarios, eliminando las barreras de entrada.*

Es necesario facilitar el acceso al mercado de los servicios portuarios, eliminando las barreras de entrada y limitando los requisitos mínimos de acceso, determinándose unas condiciones que sean transparentes, no discriminatorias, que aseguren la adecuada prestación del servicio y la viabilidad

del mismo, manteniéndose unos estándares de calidad y eficiencia adecuados al mercado actual, alineándose esta circunstancia con lo determinado en el Reglamento UE 2017/352.

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

5) Establecer en los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios tarifas máximas ajustadas y proporcionales a los costes de los servicios.

Las tarifas máximas son uno de los elementos regulatorios de los servicios portuarios más importantes y, por tanto, uno de los factores con mayor influencia en la competitividad portuaria. Por ello, es necesario continuar determinando, actualizando o revisando tarifas máximas de los servicios portuarios, de manera que sean ajustadas y proporcionales a los costes y a las circunstancias de cada servicio portuario en cada puerto. Para ello, es preciso analizar exhaustivamente cada uno de los seis servicios portuarios, identificando los costes asociados a cada servicio, desarrollando estudios económicos de carácter objetivo y basados en referenciales económicos del sector que permitan establecer unas tarifas máximas competitivas, que fomenten la actividad del propio puerto y de las prestadoras del servicio, garantizando la viabilidad del servicio. Estas tarifas máximas deben determinarse de manera transparente, objetiva y no discriminatoria, debiendo asegurar que, en caso de no existencia de competencia efectiva, las tarifas exigidas a los clientes no sean excesivas y fuera de mercado, asegurando a su vez la viabilidad del servicio.

6) Actualizar los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios

Se mantiene la necesidad; alineándose con lo recogido en las recomendaciones número 1, 3 y 5; de que las Autoridades Portuarias continúen actualizando los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios, adaptándolos al TRLPEMM, en vista de lo determinado en puntos anteriores, al mencionado Reglamento UE 2017/352 y a la Ley 2/2015 de desindexación. Asimismo, dichos Pliegos deben incluir unas tarifas máximas ajustadas y proporcionales a los costes del servicio y estableciendo cláusulas relativas a indicadores de productividad y económicos que garanticen una mejor gestión de los servicios para incremento de la competitividad de los puertos.

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

PRESTACIÓN DEL SERVICIO

- 7) Las Autoridades Portuarias deben exigir el cumplimiento de la separación contable de actividades, estableciendo para ello el formulario que garantice un adecuado y homogéneo reporte de datos

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

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

En la actualidad, pese a lo determinado en dicho artículo, hay muy pocas prestadoras españolas que lleven a cabo la separación contable de sus actividades. Cabe destacar que, en los casos en los que, aparentemente, sí se cumple con lo dispuesto en el mencionado artículo 122, se ha detectado que, en muchas ocasiones, la información relativa a los gastos e ingresos del servicio carecen del detalle suficiente como para considerarse separación contable de la actividad.

Las tarifas máximas y la estructura tarifaria se determinan en base a la estructura de costes del servicio, por lo que es conveniente disponer de una separación contable que contemple un nivel de desagregación suficiente como para permitir asegurar la competitividad del puerto.

Por otro lado, es conveniente analizar la posibilidad de que la legislación y/o normativa regulatoria actual facilite el desarrollo de dicha desagregación, mediante indicaciones o directrices sobre cómo llevarla a cabo.

- 8) Las Autoridades Portuarias deben exigir a las prestadoras el traslado de los datos requeridos en los pliegos, necesarios para la elaboración de indicadores.

Tal como se ha indicado a lo largo del estudio, a fecha de redacción todavía existen datos pendientes, sobre todo referidos a los servicios de pasaje y manipulación de mercancías. Es necesario que las Autoridades Portuarias continúen exigiendo a las prestadoras de los servicios portuarios la comunicación de los datos solicitados en los Pliegos de Prescripciones Particulares sobre la actividad desarrollada, así como solicitar su colaboración en los estudios que se desarrollan sobre el sector. Estos datos son imprescindibles para el correcto desarrollo de los indicadores de los servicios portuarios y para la gestión y regulación de los servicios.

De la misma forma, es necesario que los responsables de las Autoridades Portuarias se impliquen en el reporte de datos del SIGEIN (Sistema de Gestión de Indicadores), presentando a las prestadoras las ventajas de dicha herramienta, asegurando la confidencialidad de sus datos e incidiendo en la necesidad de cumplimiento de lo determinado en los artículos del TRLPEMM que obligan a la comunicación de los datos relativos a la actividad, medios, facturaciones, calidad, etc.

- 9) Obtener y analizar los indicadores a través del nuevo Sistema de Gestión de Indicadores puesto en marcha a iniciativa del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

Tal y como se ha comentado anteriormente, desde marzo de 2018 está en funcionamiento el "Sistema de Gestión de Indicadores" (SIGEIN). Este sistema se ha integrado con el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios y con la Base de Datos de la Dirección de Servicios y Competitividad de Puertos del Estado.

Se considera conveniente que las Autoridades Portuarias promuevan el uso del aplicativo entre los responsables de los distintos departamentos relacionados con los servicios portuarios y que, tal como se indica en el punto anterior, soliciten a las prestadoras de servicios portuarios el reporte de los datos incluidos en el sistema.

Asimismo, es necesario analizar los indicadores obtenidos, de forma que sirvan de base para el desarrollo de estudios de detalle, elaboración de informes sobre los servicios portuarios, etc.

SISTEMAS DE GESTIÓN

- 10) Continuar desarrollando sistemas y análisis para la medición de la calidad de los servicios portuarios

Entre los años 2017 y 2018 se ha desarrollado un estudio titulado "Sistema de medición de la calidad de los servicios portuarios". Uno de los principales resultados del estudio ha sido la determinación de un catálogo de indicadores, tanto comunes a todos los servicios portuarios como particulares de cada uno de ellos.

La calidad de los servicios es uno de los factores con mayor influencia en la competitividad portuaria, por lo que es conveniente que se puedan identificar posibles mejoras que permitan a los puertos españoles posicionarse como un referente del mercado marítimo portuario. Tal como indica el Artículo 123 del TRLPEMM, uno de los objetivos del Observatorio es analizar las condiciones de competitividad en relación con la calidad de los servicios. A día de hoy la recopilación de este tipo de indicadores es una tarea pendiente, por lo que se considera necesario seguir trabajando en esta línea a través del establecimiento de sistemas de gestión de calidad.

- 11) Fomentar la seguridad, protección y sostenibilidad medioambiental en las operaciones portuarias

Los servicios portuarios son actividades fundamentales en la cadena logística y de transporte. A lo largo de los últimos años, una de las líneas de actuación de carácter prioritario, tanto a nivel estatal como a nivel europeo, ha sido la búsqueda continua de un uso y funcionamiento más eficiente de la red transeuropea de transportes, así como de las redes interiores. Para ello, es necesario disponer de unos servicios portuarios modernos y eficientes, que aseguren el desarrollo de unas operaciones portuarias seguras y que tengan un comportamiento medioambiental que mejore día a día.

Es conveniente que se tomen medidas que fomente una mejora de la eficiencia energética y en término de emisiones de carbono, que permita alcanzar los objetivos de las operaciones de

protección del medioambiente y de la lucha contra el cambio climático, así como, que permitan reducir la huella medioambiental del transporte marítimo y de la actividad portuaria.

Aunque no se extraiga del análisis realizado, una de las líneas de trabajo futuras en el marco de los servicios portuarios es fomentar el desarrollo de medidas que aseguren la protección y sostenibilidad del medio ambiente, alineándose con lo establecido en el Reglamento UE 2017/352 y en el propio TRLPMM. Es necesario que se exija el cumplimiento de los requisitos medioambientales y de las obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad determinados en los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios y que se fomente la mejora continua.

BORRADOR

ANEXO I: RESÚMENES DE LOS ESTUDIOS REALIZADOS POR
EL OBSERVATORIO FINALIZADOS EN 2017

BORRADOR

A1.1 ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES DE LOS GRANELES LÍQUIDOS EN TERMINALES ESPAÑOLAS (Desarrollado por TEIRLOG INGENIERÍA)

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

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

Figura 71

Terminales de graneles líquidos españolas y europeas analizadas.

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

* Terminales de Gas

TERMINALES EN EL ÁMBITO EUROPEO	
Puerto	Terminales Objeto de Estudio
Rotterdam	Vopak 
Amberes	Oiltanking 
Sines	TGL
Marsaxlokk	Oiltanking 

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

Figura 72

Número de escalas según rangos de tamaño de buques de productos.

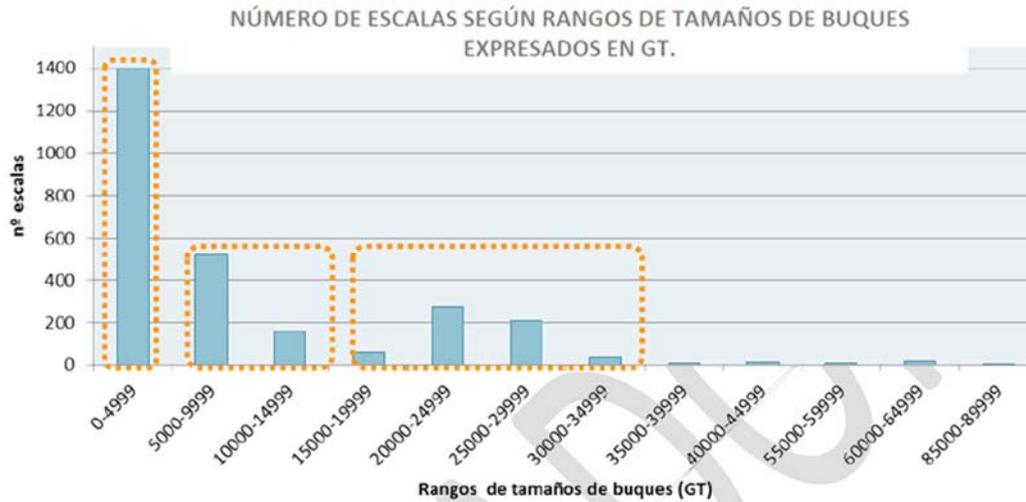
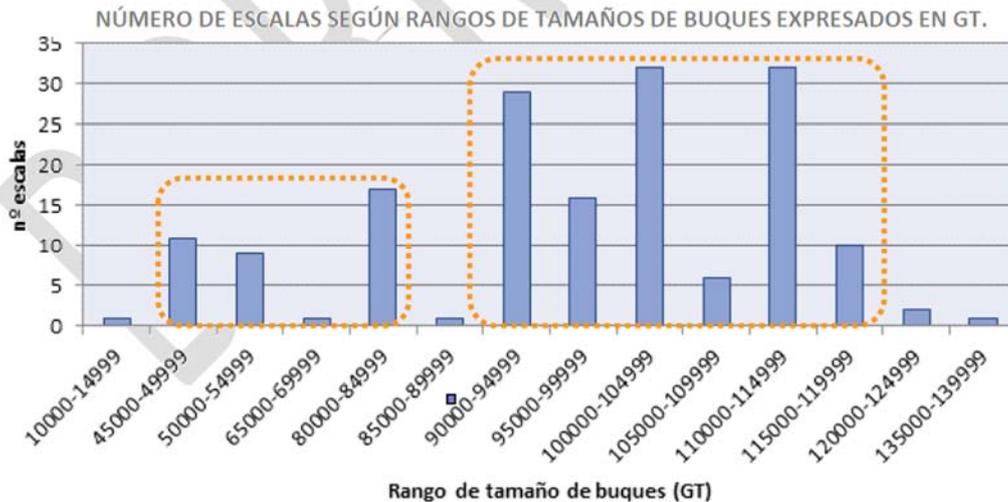


Figura 73

Número de escalas según rangos de tamaño de buques gaseros.



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

Figura 74

Buques-operación tipo definidos

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

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

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

Los costes se han calculado agrupados en tres categorías:

- Tasas portuarias.
- Servicios portuarios.
- Costes de terminal.

A1.1.1 TERMINALES DE PRODUCTOS

a. Tasas portuarias⁶

En las terminales españolas⁷ se incluyen las tasas de ayuda a la navegación, al buque y a la mercancía. En el caso de las terminales europeas, la tasa por uso de las infraestructuras del puerto es única, aunque en Rotterdam existe además una tasa portuaria para cubrir el servicio de tráfico de buques (VTS) y en Sines existe además una tasa de salvamento.

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

⁶ Los valores representados en esta gráfica y las siguientes son la media ponderada de las 3 operaciones-tipo definidas para el buque de productos.

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

Figura 75

Terminales de productos distribución de tasas portuarias por escala. Euros por escala



b. Servicios portuarios

En los servicios portuarios, el de remolque supone entre el 44% y el 86% del coste de la escala. Existe una gran variación en el coste de los servicios portuarios según puertos. En la comparación con los puertos extranjeros, en varios puertos españoles es significativamente más alto: cuatro de las terminales españolas presentan costes en el rango bajo de las europeas -Malta y Sines-, mientras que las otras tres terminales están en el rango alto de las europeas -Amberes y Rotterdam⁸.

Figura 76

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

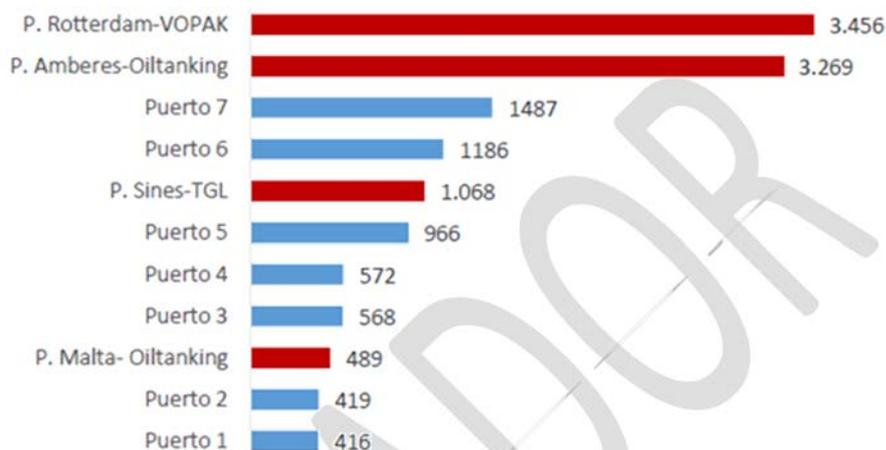


⁸ La terminal de Oiltanking en Amberes se localiza en el interior del puerto, después de la esclusa lo que encarece los servicios. Algo parecido sucede en Rotterdam.

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

Figura 77

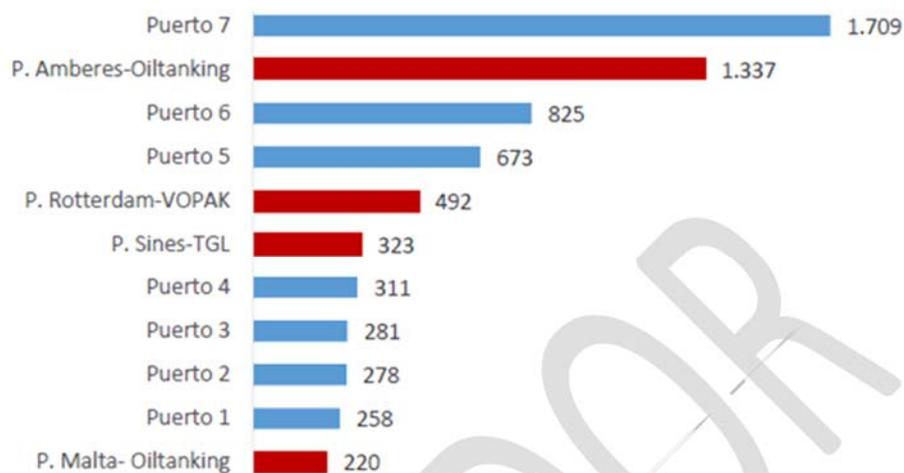
Coste del servicio de practica. Euros por escala



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

Figura 78

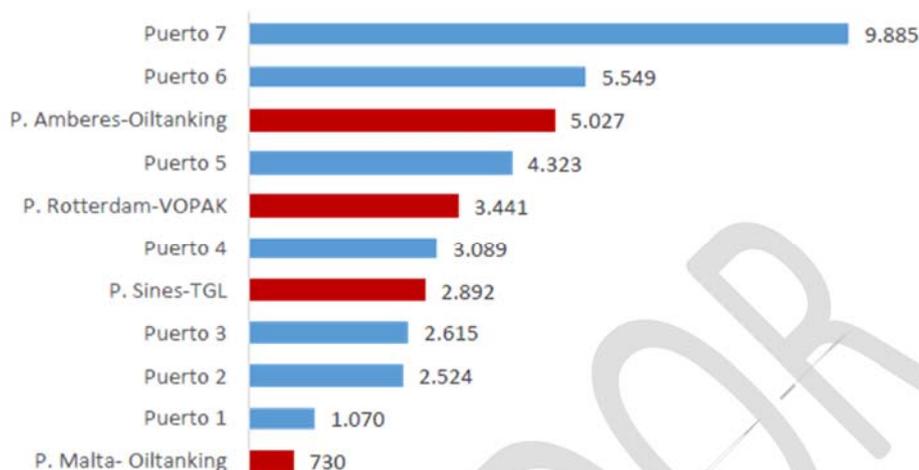
Coste del servicio de amarre. Euros por escala



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

Figura 79

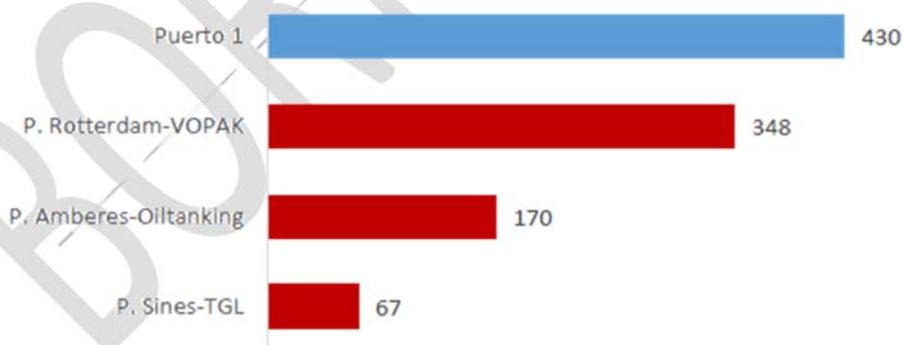
Coste del servicio de remolque. Euros por escala.



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

Figura 80

Coste del servicio de recepción de desechos generados por buques. Euros por escala



c. Costes de terminal

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

En los costes de terminal de las terminales de productos⁹, la amortización representa entre el 26% y el 56%. Los costes de terminal en los puertos extranjeros son inferiores a los nacionales, aunque Amberes es similar al español menor.

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

Figura 81

Terminales de productos. Distribución del coste de terminal por escala. Euros por escala

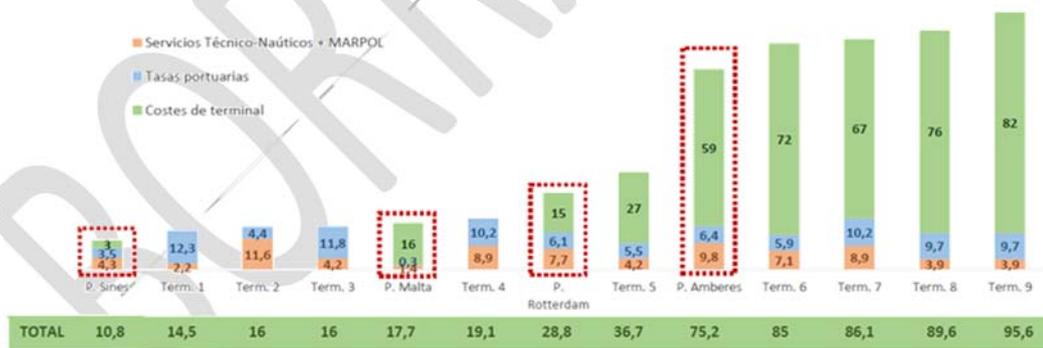


d. Costes totales

En las terminales de productos¹⁰, los costes de terminal suponen entre el 73% y el 86% del coste total. En valor absoluto el orden de magnitud de las 5 terminales españolas es similar, excepto en una terminal que presenta un coste muy inferior.

Figura 82

Terminales de productos coste total. Miles de euros por escala



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

A1.1.2 TERMINALES DE GAS¹¹

¹⁰ No se dispone de datos de los costes de terminal de 4 de las 9 terminales portuarias de productos.

¹¹ Los valores representados en esta gráfica y las de los apartados siguientes son la media ponderada de las 2 operaciones-tipo definidas para el buque gasero.

a. *Tasas portuarias*

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

Figura 83

Terminales de gas. Distribución de las tasas portuarias por escala. Euros por escala



b. *Servicios portuarios*

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

Figura 84

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

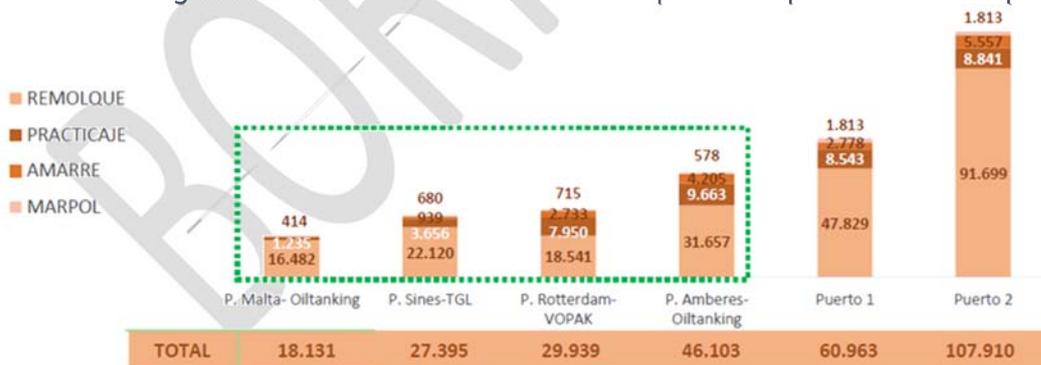


Figura 85

Coste del servicio de practicaje. Euros por escala

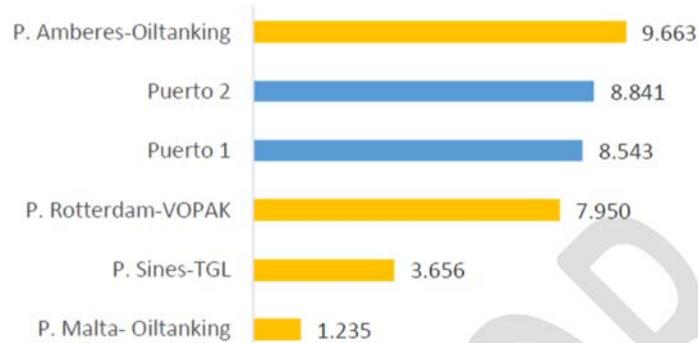
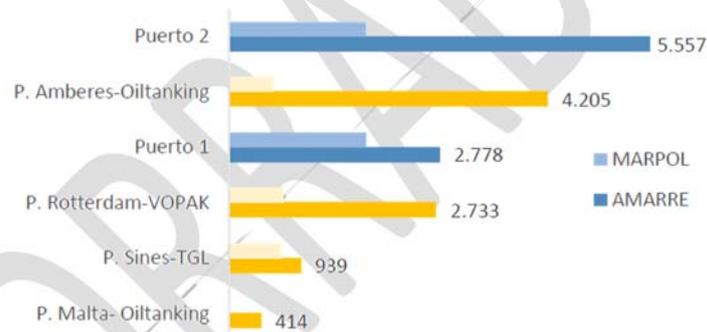


Figura 86

Terminales de gas. Coste del servicio de amarre y del servicio de recepción de desechos generados por buques. Euros por escala



c. Costes de terminal

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

Figura 87

Terminales de gas. Distribución del coste de terminal por escala. Euros por escala



d. Costes totales

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

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

Figura 88

Terminales de gas. Coste total. Miles de euros por escala



A1.1.3 COMPARACIÓN DE INDICADORES

a. Indicadores de terminal

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

Figura 89

Superficie de la concesión. Miles de m²

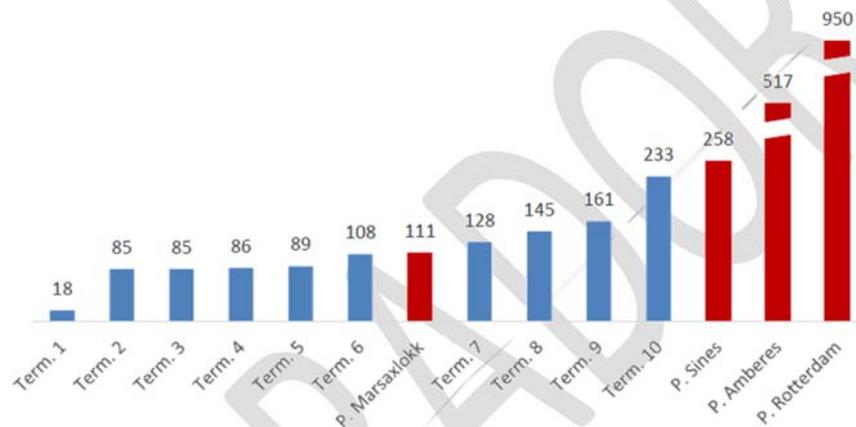


Figura 90

Capacidad de almacenamiento. Miles de m³

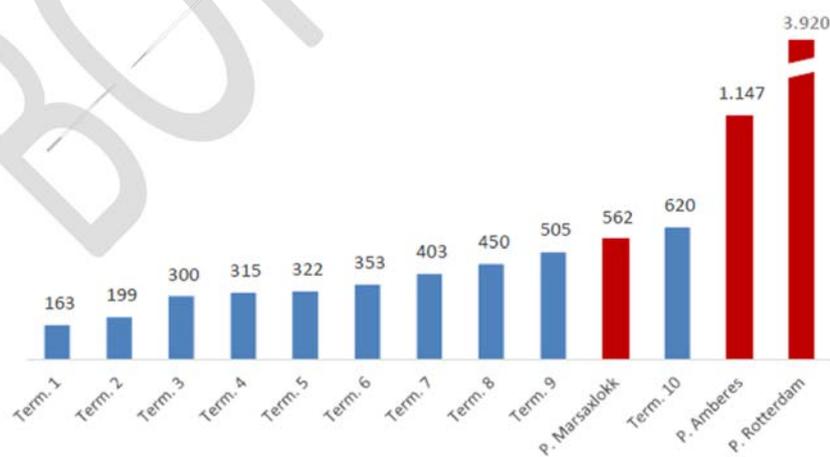


Figura 91

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



b. Indicadores operativos

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

Figura 92

Indicador de número de escalas/año, volumen toneladas/año, volumen toneladas/escala y dimensión media (GT) por escala

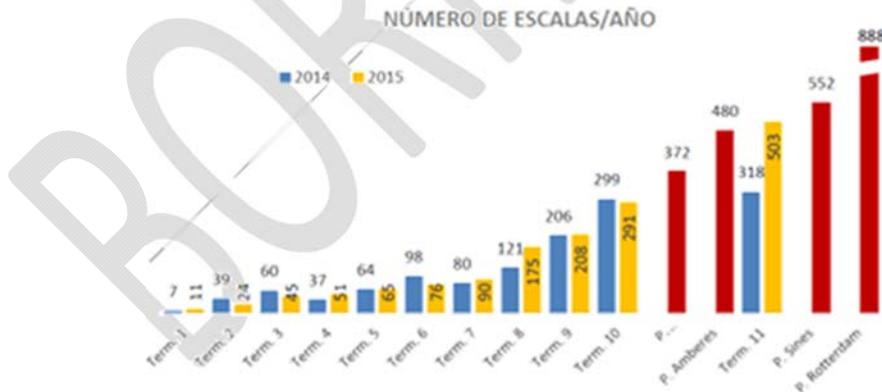


Figura 93

Indicador de volumen de toneladas/año

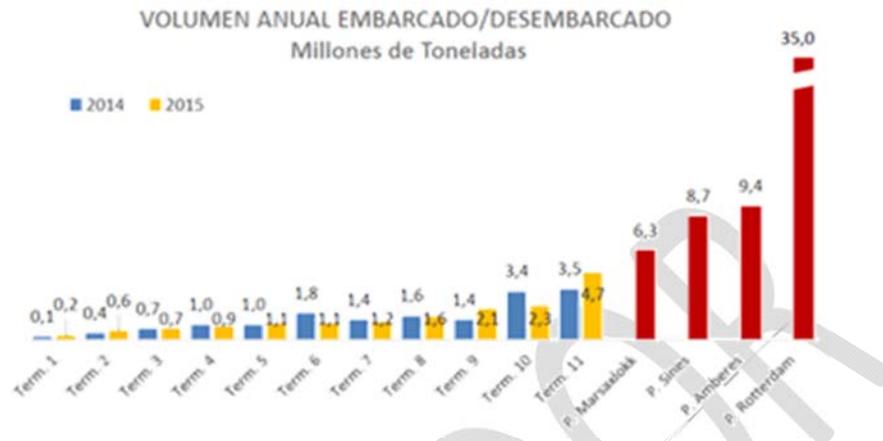


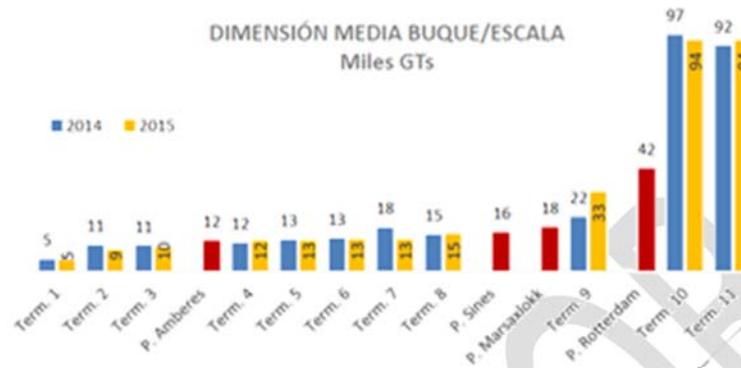
Figura 94

Indicador de volumen de toneladas/escala



Figura 95

Indicador de dimensión media (GT)/escala



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

Figura 96

Duración media escala. Horas

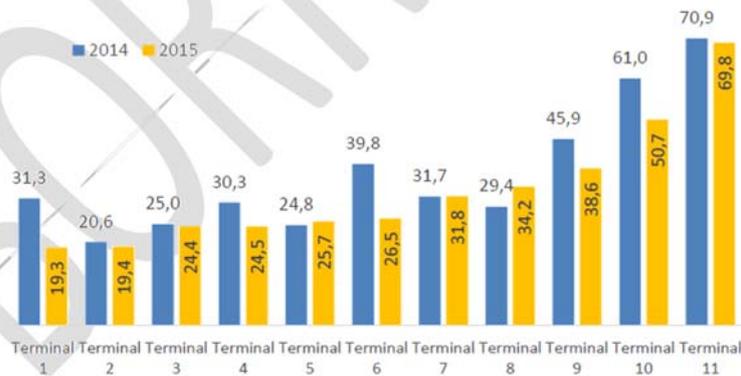
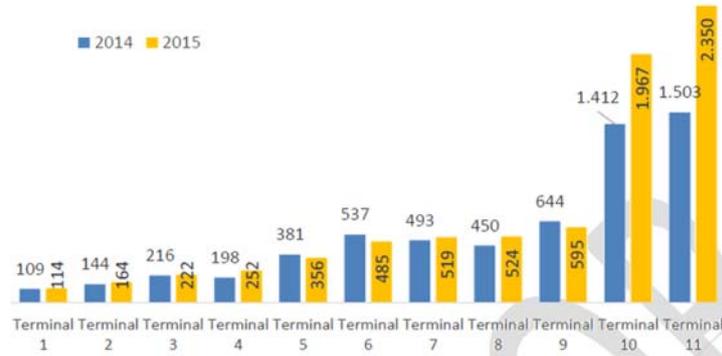


Figura 97

Rendimiento de la escala. Toneladas/hora



c. *Indicadores de productividad*

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

Figura 98

Indicador de volumen de mercancía por atraque

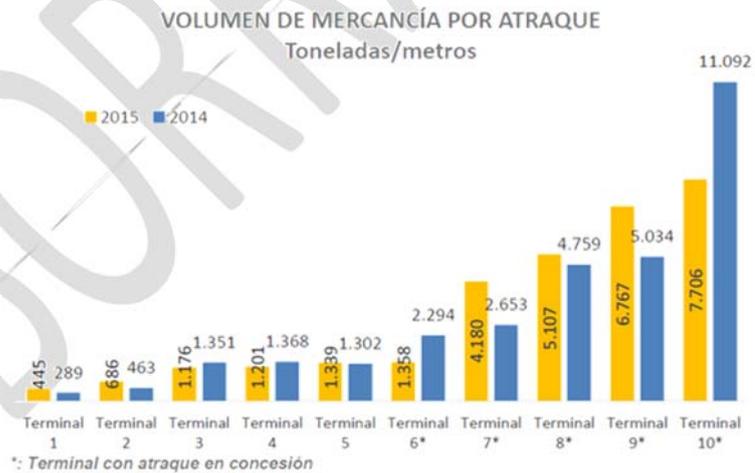


Figura 99

Indicador de volumen de mercancía por superficie de concesión

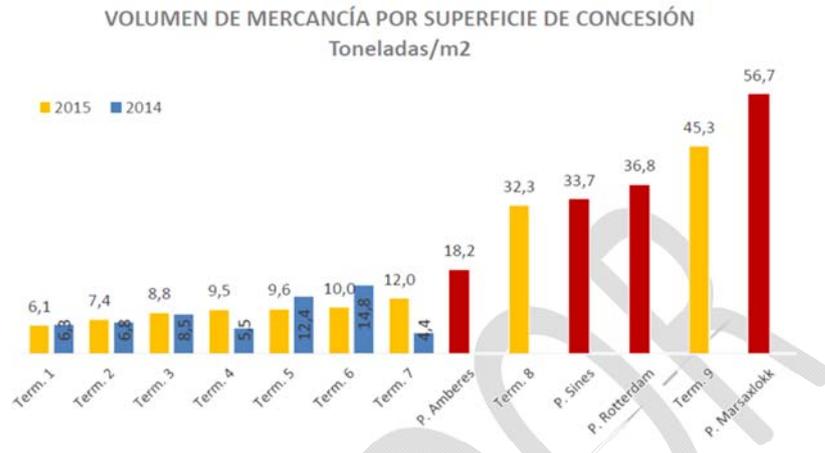


Figura 100

Indicador de volumen de mercancía por capacidad de almacenamiento



d. *Indicadores económicos*

Se han podido apreciar grandes diferencias entre los costes unitarios de las tasas y los servicios portuarios.

Figura 101

Coste unitario de las tasas portuarias (T1 y T3)

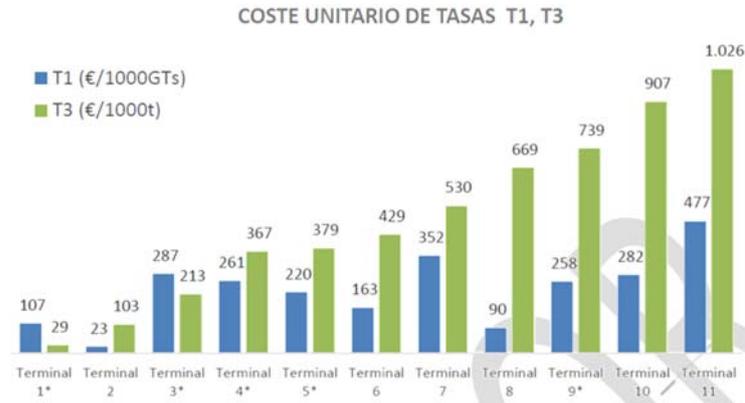


Figura 102

Coste unitario de los servicios portuarios de practicaje, amarre y desamarre de buques y de recepción de desechos generados por buques

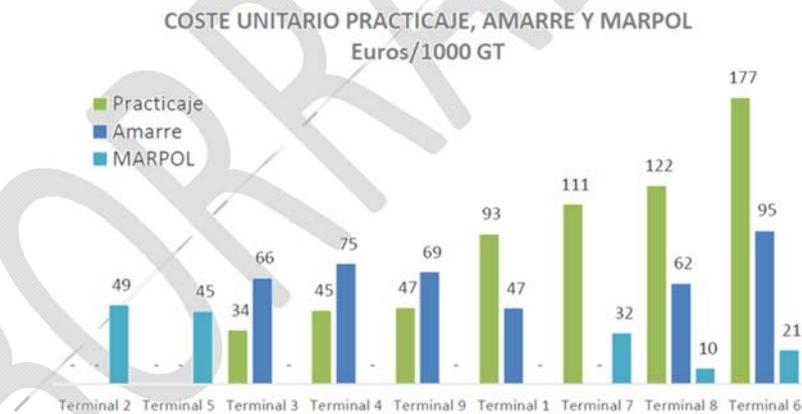
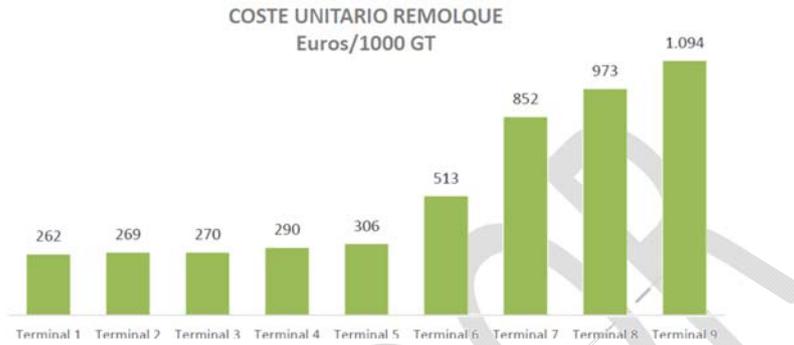


Figura 103

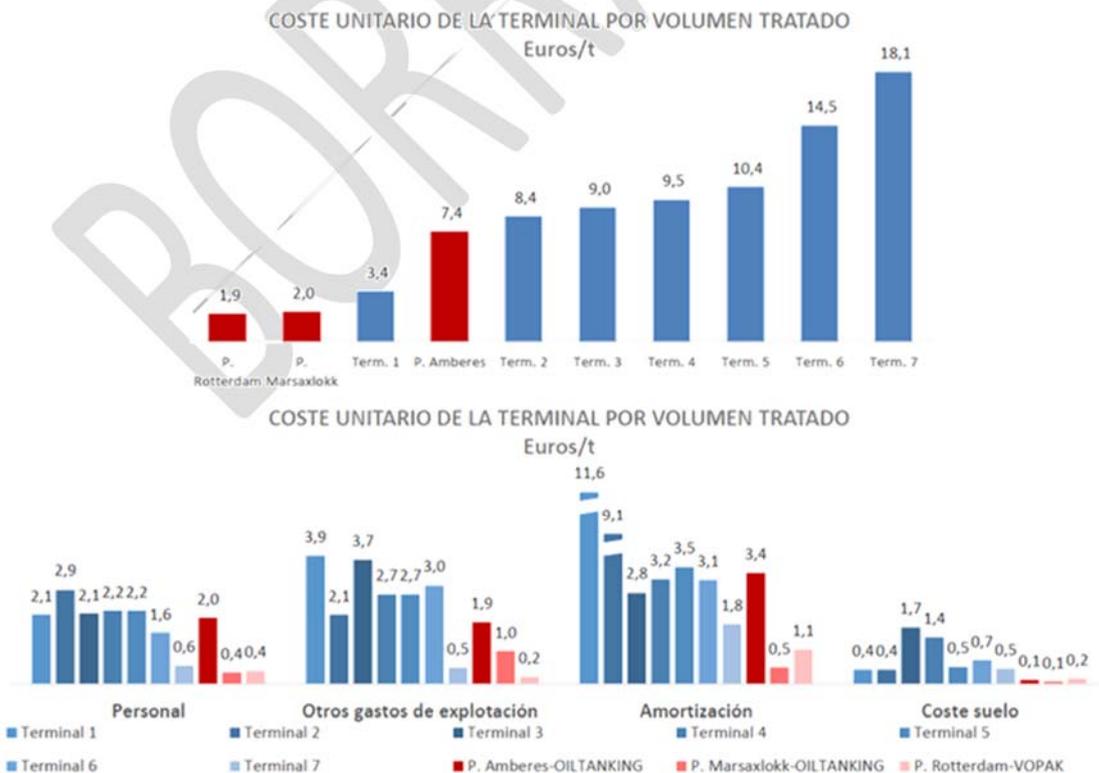
Coste unitario del servicio portuario de remolque



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

Figura 104

Indicadores de los costes unitarios de la terminal por volumen



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

Figura 105

Coste unitario de suelo en concesión (Superficie)

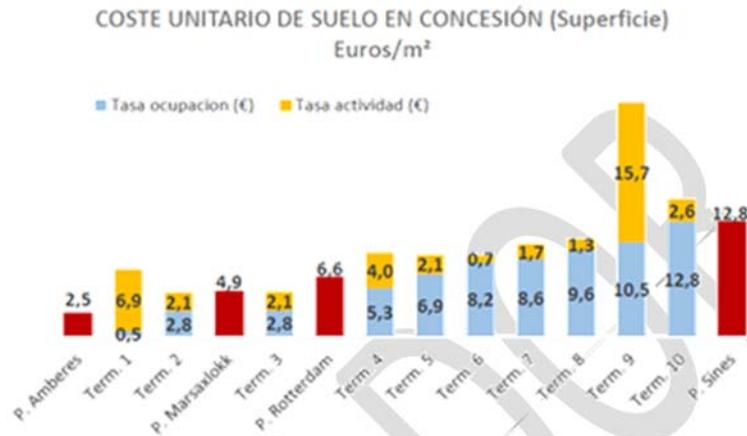


Figura 106

Coste unitario de suelo en concesión (Capacidad)

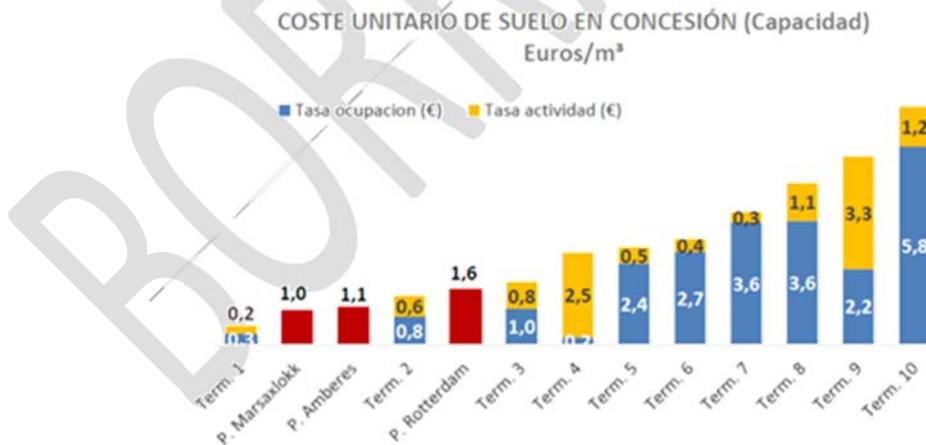


Figura 107

Coste unitario de terminal (Superficie)

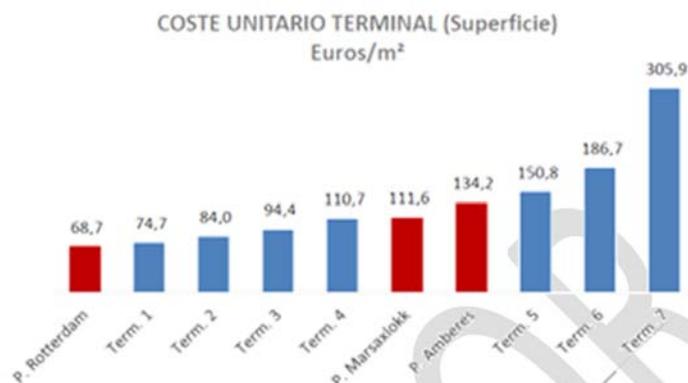
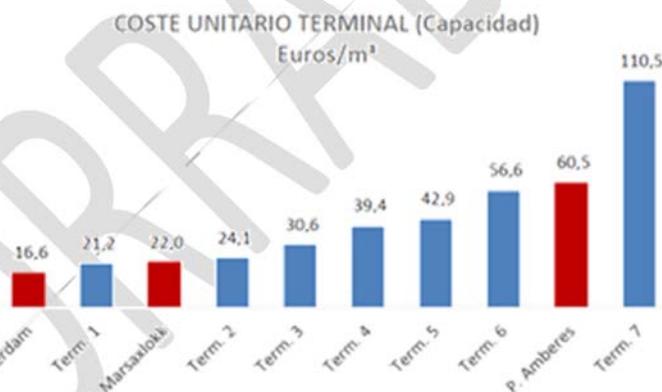


Figura 108

Coste unitario de terminal (Capacidad)



A1.1.4 CONCLUSIONES

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

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

excepción son las de gas, cuyas tasas son en torno a la mitad de las de los puertos del norte de Europa.

- Sobre las tarifas de los servicios portuarios:
 - Existen grandes diferencias en el coste del servicio de practicaje, llegando a multiplicarse incluso por 6. Respecto a los puertos extranjeros, para los buques de productos los precios de Malta y Sines son similares a los españoles (en el rango bajo y alto, respectivamente) y notablemente inferiores en los gaseros. Por su parte, Rotterdam solo es más barato para el gasero mayor y Amberes es bastante más caro en todos los casos excepto en el gasero mayor. Para valorar adecuadamente estos datos, hay que considerar la característica de puerto fluvial de estos 2 puertos, y la ubicación interior de la terminal en el caso de Amberes.
 - La valoración para el servicio de amarre es similar a la del practicaje, con la única diferencia de que en este caso, Rotterdam y Amberes se encuentran en el rango medio-alto de las españolas. En la comparación entre terminales españolas, las diferencias son incluso mayores que en el practicaje, dándose el caso en 2 terminales en que el coste del servicio de amarre es superior al del practicaje.
 - En el caso del servicio de remolque, existen grandes diferencias entre puertos, que se van incrementando al crecer el tamaño de buque, al igual que en la comparación con los puertos europeos: para los buques mayores las diferencias son desmedidas, y ello a pesar de la condición fluvial de Rotterdam y Amberes.
- Sobre los costes de terminal:
 - Las diferencias entre puertos en los costes de suelo de la terminal se derivan tanto del coste unitario del suelo como de su productividad. El coste de suelo es muy inferior en las terminales extranjeras.
 - Los costes de amortización de las terminales de gas son de una escala muy superior al resto de terminales, debido a las elevadas inversiones necesarias. En las terminales de productos, los costes de amortización son más bajos en las terminales europeas, gracias a su elevada productividad.
 - Los costes de personal son relativamente homogéneos en algunas terminales no de gas, aunque otras presentan diferencias tanto por arriba como por abajo. Las terminales de gas muestran diferencias significativas entre ellas. Estos costes son menores en las terminales extranjeras. Los otros gastos de explotación se comportan de forma similar a los de personal.
- Sobre los costes totales por escala (Terminales de Productos):
 - En las terminales de productos, los costes de terminal representan entre el 73% y el 86% del coste total. En valor absoluto están en un orden de magnitud similares, excepto en una terminal que presenta un coste mucho menor. El coste de la escala es notablemente inferior en las terminales extranjeras que en la nacionales.

- Las tasas portuarias presentan un valor superior a los servicios portuarios, exceptuando dos casos en que son inferiores. Dentro de las tasas, la tasa a la mercancía (T3) representa como promedio el 66%, mientras que, en los servicios, el de remolque representa un porcentaje promedio del 76,5%. Por su parte, en los costes de terminal, el predominante es la amortización: entre un 33,2% y un 54,2% del total.
- Cuatro puertos españoles tienen las tasas más altas que Amberes y Rotterdam. Las de Malta y Sines son las más bajas. En los servicios portuarios, con la excepción de Amberes (y de un puerto español), los puertos nacionales son más caros que los extranjeros, principalmente debido al coste del servicio de remolque. Los costes de terminal en los puertos extranjeros son inferiores a los nacionales, aunque Amberes es similar al español menor.
- Sobre los costes totales por escala (Terminales de Gas):
 - Los costes de terminal de las terminales de gas representan entre el 85% y 91% del total. En valor absoluto la terminal 1 es un 24,8% inferior a la terminal 2. En este caso, son los servicios portuarios los que tienen un valor superior a las tasas, moviéndose en un rango entre el 6% y el 12%, mientras que las tasas se encuentran en un rango entre el 3% y el 4%.
 - A diferencia de las terminales de productos, la tasa al buque (T1) y la tasa a la mercancía (T3) se distribuyen de manera muy similar. En el caso de los servicios portuarios, el remolque representa un promedio del 81,7%, mientras que, en los costes de terminal, la amortización presenta un valor en torno al 65% del total.
 - Al contrario que en las operaciones-tipo con buques de productos, para los buques de gas (debido a su tamaño) las tasas portuarias de Rotterdam y Amberes son más altas que en los puertos españoles, en Sines y Malta siguen siendo más bajas. En el caso de los servicios portuarios, sin embargo, los puertos nacionales son más caros que los extranjeros, debido principalmente al remolque.

A1.1.5 RECOMENDACIONES

- Sobre las tasas:
 - El atraque en concesión proporciona una ventaja económica para compensar la inversión realizada. Pero en el caso de las terminales de GL que actúan como operadores logísticos, el beneficio en tasas lo reciben el armador (a través de la T1) y el propietario del producto (a través de la T3), mientras que la inversión la soporta el terminalista. Por tanto, debería existir la opción de otorgar esa bonificación al terminalista cuando no coincide con los anteriores.
- Sobre los servicios portuarios:
 - Las enormes diferencias en el coste de los servicios de practicaje y amarre entre los puertos españoles analizados (hasta 6 veces mayor en el caso del practicaje y hasta 12 veces en el del amarre) y los resultados de su comparación con puertos europeos (2

de ellos fluviales), permiten colegir la conveniencia de analizar en detalle las causas de las tarifas tan elevadas en varios puertos españoles, con el fin de identificar las posibilidades de rebajarse y aproximarse a las tarifas más competitivas.

- Algo semejante se deduce del análisis del servicio de remolque, parece conveniente estudiar las posibilidades de hacer más competitivo el servicio de remolque en varios puertos españoles, para asemejarlos a los de inferior coste. Esto es patente, especialmente, si se compara con los puertos del norte de Europa.
- La obligatoriedad del servicio de remolque es susceptible de ser revisada, dada su no existencia en algunos puertos.
- Sobre la terminal:
 - También existen oportunidades de reducir los costes unitarios de suelo en varios puertos españoles, que se muestran elevados comparados con otros españoles y europeos.
 - La productividad es el factor clave para hacer más competitiva la terminal:
 - Productividad de la escala, reduciendo su duración, lo que permite a su vez reducir la T1.
 - Productividad de la superficie con un buen aprovechamiento m^3/m^2 .
 - Productividad de la terminal en cuanto a volumen tratado por m^3 y/o m^2 .
 - Al ser los costes de terminal la parte mayoritaria de los costes, y ser fijos en su gran mayoría, la única forma de reducir su repercusión por unidad tratada es incrementando el volumen de mercancía que utiliza la terminal, y por tanto incrementando su rotación. Alguna de las terminales analizadas es un buen ejemplo en este sentido.

A1.2 ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES PARA EL TRÁFICO DE CARGA RODADA EN TERMINALES ESPAÑOLAS, PARA VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA EN BUQUES "CAR CARRIER" (Desarrollado por IDOM CONSULTING)

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

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

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

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

Figura 109

Tipos de costes que forman la cuenta operativa por escala



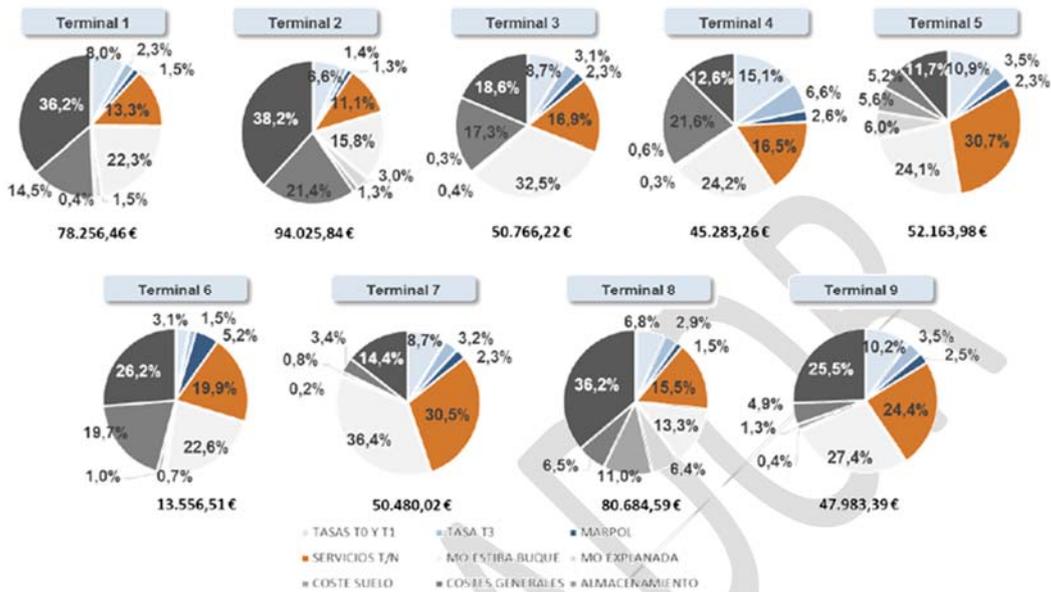
La cadena de costes desglosó en 9 costes diferenciados, agrupados en 5 familias. En consecuencia, se determina lo siguiente para cada uno de los costes incluidos:

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

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

Figura 110

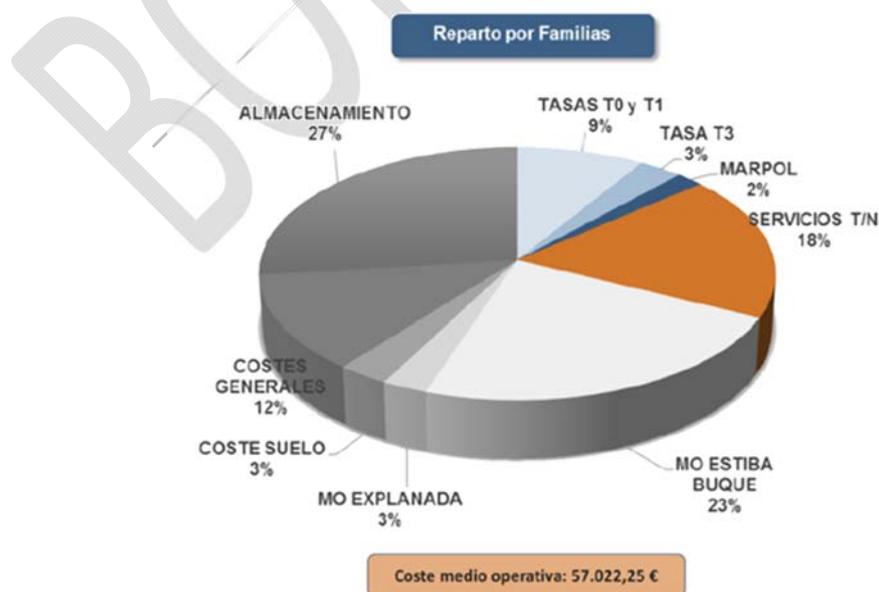
Reparto medio de los costes de los buques modelo en cada terminal



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

Figura 111

Reparto de costes medio.



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

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

Figura 112

Resultado de indicadores de Coste

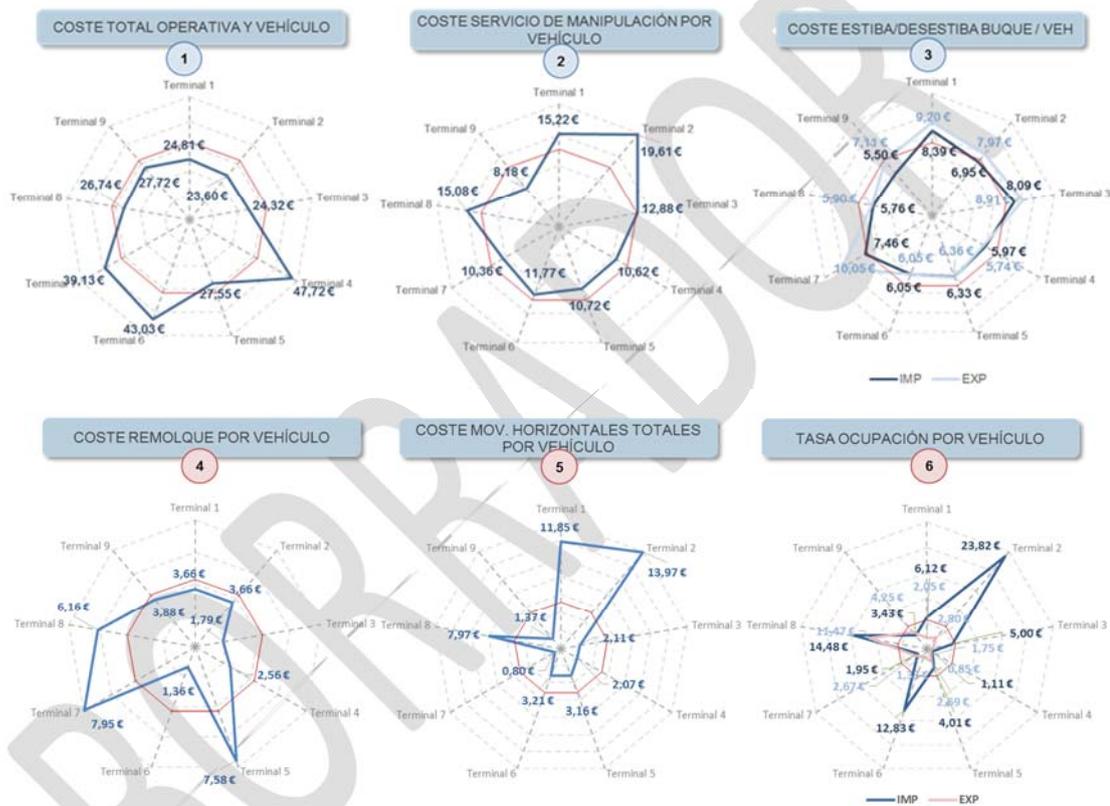


Figura 113

Resultados de los indicadores de Eficiencia y Productividad

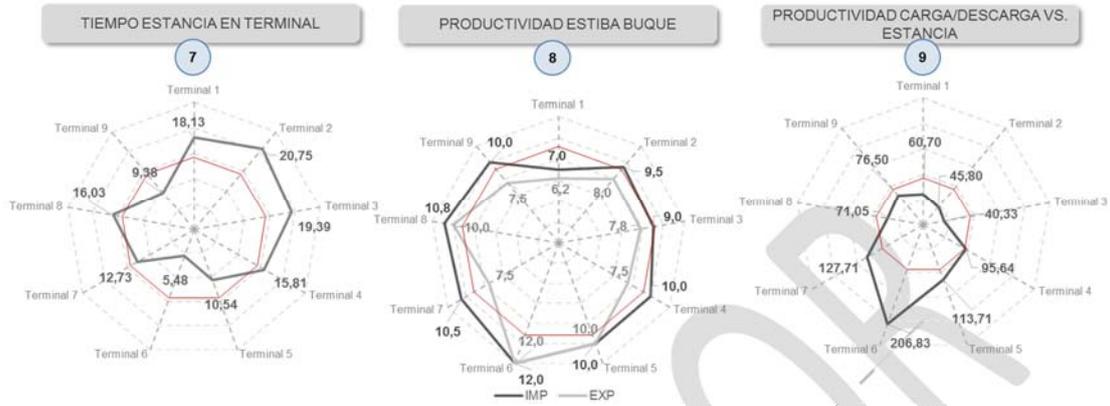


Figura 114

Resultados de los indicadores de Uso de Infraestructura

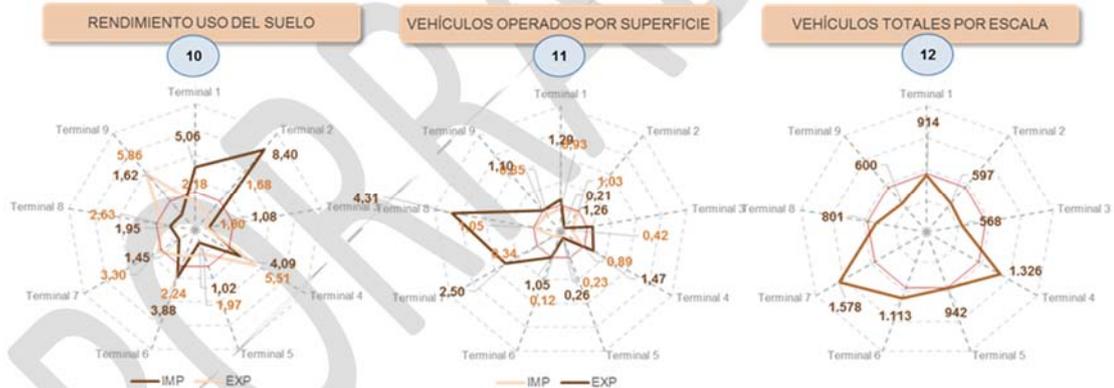
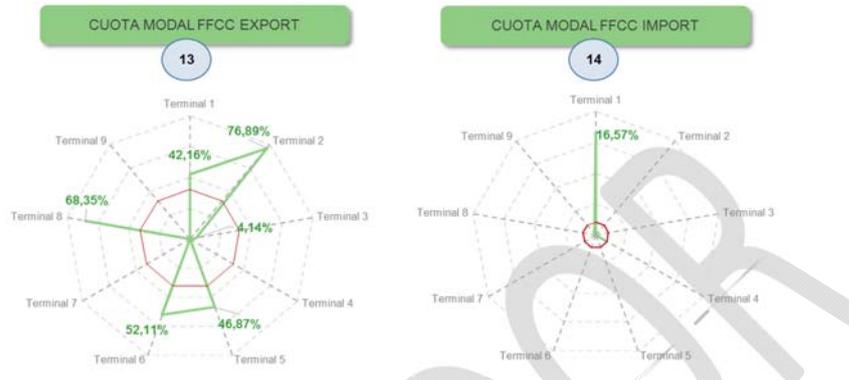


Figura 115

Resultados de los indicadores de Conectividad con el Hinterland



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

- La contratación de la mano de estiba se basa en unos ratios de productividad que algunas veces son inferiores a los reales. Esto hace que en ciertas ocasiones la mano contratada termine de cargar/descargar los vehículos al buque horas antes de finalizar el turno de la estiba. Asimismo, se observa que el sistema de jornadas por turnos fijos de mañana, tarde y noche no siempre se ajusta a los tiempos de escala del buque. Por esos motivos, con el objetivo de aumentar la flexibilidad de los servicios de estiba, se propone establecer un diálogo entre las partes implicadas.
- Se sugiere mayor transparencia y homogeneización en las tarifas máximas de los servicios de estiba buque que se imputan por las operaciones durante una escala. En muchos casos, las tarifas no son directamente comparables y existen multitud de categorías de coste que dificultan el conocimiento de la cifra real del servicio prestado.
- Existen diferencias sustanciales en los costes del suelo y almacenaje entre las terminales concesionadas que pagan tasas de ocupación y actividad y las terminales que operan sobre suelo público mediante el pago de la Tasa T-7 de almacenamiento. En el segundo caso, las terminales que pagan la tasa T-7 se están aprovechando de esta ventaja para optimizar sus costes de operación. En este sentido, se sugiere que las Autoridades Portuarias corrijan esta situación mediante la regularización del suelo portuario en concesión.
- Dado que por la naturaleza del transporte ferroviario de vehículos en importación (más atomizado que en exportación) es más difícil configurar trenes completos que mejoren la rentabilidad de este medio de transporte, se recomienda fomentar y promover iniciativas por parte de los Operados Logísticos de automóviles para analizar oportunidades de negocio en el ámbito de la consolidación de tráficos ferroviarios Multimarca.

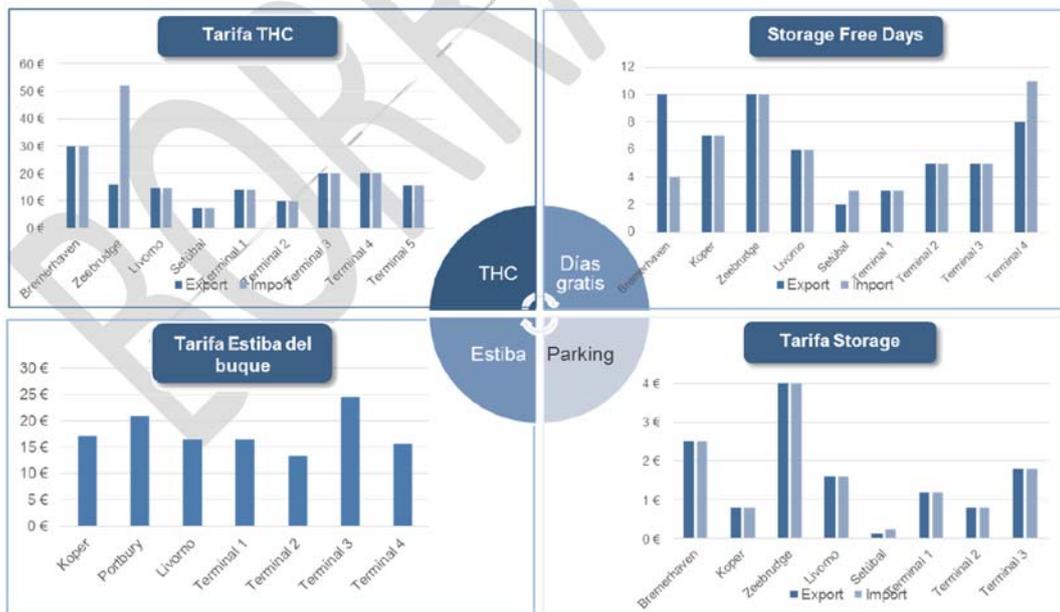
- No existe exención de practica para buques Car-Carrier en ningún puerto español. No obstante, constan varios servicios regulares de corta distancia con entradas semanales al mismo puerto, para los que bien se podría promover el estudio de la exención del practica obligatorio, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas por normativa para poder aplicar dicha exención.

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

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

Figura 116

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



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

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