

2018



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES DEL ESTADO DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

2018

Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios

VERSIÓN 20200610

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	2
1.1.	PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS EN EL MARCO NORMATIVO Y REGULADORIO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS ACONTECIDOS EN EL AÑO 2018	3
2.	SERVICIOS PORTUARIOS TÉCNICO-NÁUTICOS	5
2.1.	PRACTICAJE	12
2.2.	REMOLQUE	18
2.3.	AMARRE	25
3.	SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	32
3.1.	INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	35
3.2.	INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	37
3.3.	INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	41
4.	SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE	44
4.1.	INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE	44
4.2.	INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE	49
5.	SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	53
5.1.	INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	54
5.2.	INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS, POR PUERTO	58
6.	CONCLUSIONES GENERALES DE LOS INDICADORES DE LOS SERVICIOS	62
7.	RECOMENDACIONES	64

1. INTRODUCCIÓN

En los últimos años, el sistema portuario español se ha convertido en un referente del mercado marítimo portuario a nivel internacional. La privilegiada ubicación geoestratégica de los puertos españoles en un punto clave de paso de las principales rutas marítimas transoceánicas, la disposición de una extensa y madura red de infraestructuras portuarias, con grandes prestaciones, así como la oferta de unos servicios competitivos y de calidad han permitido a los puertos españoles consolidarse entre los principales puertos europeos y mundiales.

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. Se trata de servicios fundamentales para el correcto funcionamiento de los puertos y que tienen gran incidencia en la competitividad marítimo-portuaria de España. A lo largo de los años, la especialización y mejora de la calidad de los servicios estatales ha impulsado la eficiencia de las cadenas logísticas con paso por los puertos españoles, colaborando en el crecimiento del sector español en su entorno competitivo.

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 presente documento lleva por título "Documento de Análisis del Mercado de los Servicios Portuarios del año 2018" (en adelante Documento de Análisis). Se trata de un informe que el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios (en adelante Observatorio) desarrolla con una periodicidad anual, con el objetivo de analizar la evolución del mercado de los servicios portuarios españoles.

Este Documento sintetiza los análisis llevados a cabo por el Observatorio sobre los servicios portuarios españoles en el año 2018, de forma que permite comprobar los principales cambios que ha tenido el sector, la evolución de la actividad, las variaciones y mejoras en recursos personales y materiales puestos a disposición del servicio, etc. De forma que se muestra una imagen del escenario competitivo de los puertos españoles, en cuanto a prestación de los servicios portuarios, en el año 2018.

El artículo 123 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante determina que Puertos del Estado debe elaborar un Informe Anual de Competitividad a partir de los análisis desarrollados por el Observatorio. Asimismo, en ese mismo artículo se establece que el Informe de Competitividad debe ser elevado al Ministerio de Fomento. El presente Documento es el informe que sustenta y sirve de base para que Puertos del Estado pueda elaborar el mencionado Informe de Competitividad.

Para el desarrollo de los análisis e indicadores incluidos en este Documento han sido obtenidos en base a los datos existentes en las diferentes bases de datos y repositorios de Puertos del Estado:

- Datos e indicadores recogidos por el Sistema de Gestión de Indicadores (SIGEIN).
- Base de datos e indicadores de la Dirección de Explotación de Puertos del Estado.
- Base de datos del Registro de Servicios Portuarios.
- Base de datos estadística de Puertos del Estado.
- 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. 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 19 de febrero de 2020. En esa fecha no estaban disponibles los datos de algunos puertos relativos al año 2018, por lo que, con el objetivo de no perder la comparación interanual con los años anteriores, se han tomado como valores de referencia del año 2018, para los puertos sin datos actualizados, los valores del año 2017.

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 los casos en los que todavía no han sido corregidos se han tomado como referencia las medias del resto de años.

Tal y como se puede comprobar en los siguientes capítulos, hasta el momento la mayoría de los datos recopilados e indicadores elaborados están relacionados con aspectos como actividad, facturación, productividad, medios, etc. Sin embargo, todavía no se dispone de un análisis cualitativo de los servicios, que permita mostrar la percepción que los clientes y usuarios tienen de los servicios portuarios estatales. Por ello, en el marco de las funciones de Puertos del Estado y del propio Observatorio, se ha diseñado un sistema de medición de la calidad de los servicios portuarios, que permitirá valorar la calidad de prestación de los servicios portuarios en los puertos españoles. Entre los indicadores definidos, se encuentra la satisfacción de los usuarios con la calidad del servicio, cuya medición se realizará a través de encuestas (a consignatarios, navieras, capitanes y responsables de las navieras). El Pleno del Observatorio acordó desarrollar la "Medición de la calidad de los servicios portuarios técnico-náuticos", que permitirá recopilar la información necesaria para analizar la satisfacción de los usuarios. Se espera que, en próximas ediciones de este Documento de Análisis, se pueda disponer del análisis de calidad de los servicios.

1.1. PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS EN EL MARCO NORMATIVO Y REGULADORIO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS ACONTECIDOS EN EL AÑO 2018

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 introdujeron cambios relevantes en la regulación de los servicios portuarios. Por todo ello, a lo largo del año 2018 se continuó trabajando en el desarrollo y adaptación del marco regulatorio estatal, de forma que se recojan todos los cambios determinados por las tres figuras regulatorias mencionadas.

En este sentido, cabe destacar que Puertos del Estado inició el desarrollo de una serie de modelos de Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios, con el objetivo de facilitar su desarrollo a las AAPP. Estos modelos de Pliegos recogen los cambios introducidos por las normas anteriores.

Asimismo, tras la publicación del Real Decreto-ley 8/2017, a lo largo del 2018, varias SAGEP iniciaron e incluso, en algunos casos, completaron, los trámites para su conversión en Centros Portuarios de Empleo, continuándose, de manera paulatina, dichas tramitaciones a lo largo del año 2019 y de 2020.

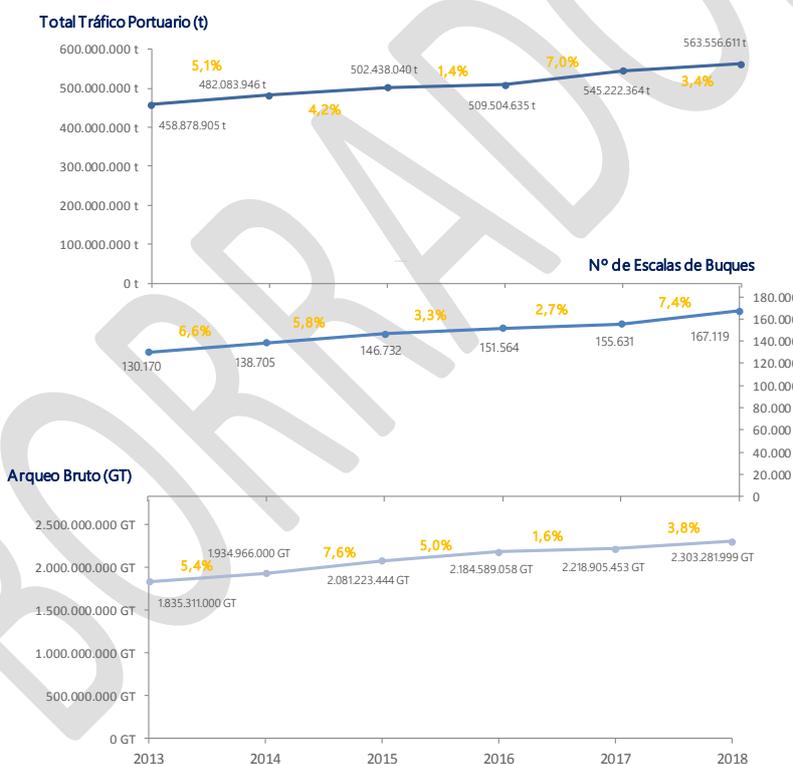
De la misma forma, es necesario indicar que, durante el año 2018 se continuó trabajando en la adecuación del marco regulatorio de la estiba portuaria. En este sentido, es necesario destacar que, a fecha de elaboración de esta versión del Documento de Análisis del Mercado de los Servicios Portuarios del año 2018 ya había sido publicado el 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. Asimismo, a lo largo del 2019, se llevaron a cabo las negociaciones relativas al V Acuerdo Marco de la Estiba entre patronal y trabajadores, habiéndose anunciado un acuerdo en noviembre de 2019.

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 1

Total tráfico portuario¹ en el sistema portuario estatal, nº de escalas y arqueo bruto de los buques. 2018.



Continuando la tendencia de los años anteriores, el año 2018 ha sido un año de crecimiento de tráficos en el sistema portuario español: se ha incrementado un 3,4 % el tráfico de mercancías en el total de los puertos españoles con respecto al año 2017, alcanzándose las 563.556.611 t.

El número total de escalas de buques en el año 2018 ha aumentado un 7,4 % con respecto al 2017, manteniendo la tendencia de crecimiento de los años anteriores. En lo que respecta al arqueo bruto,

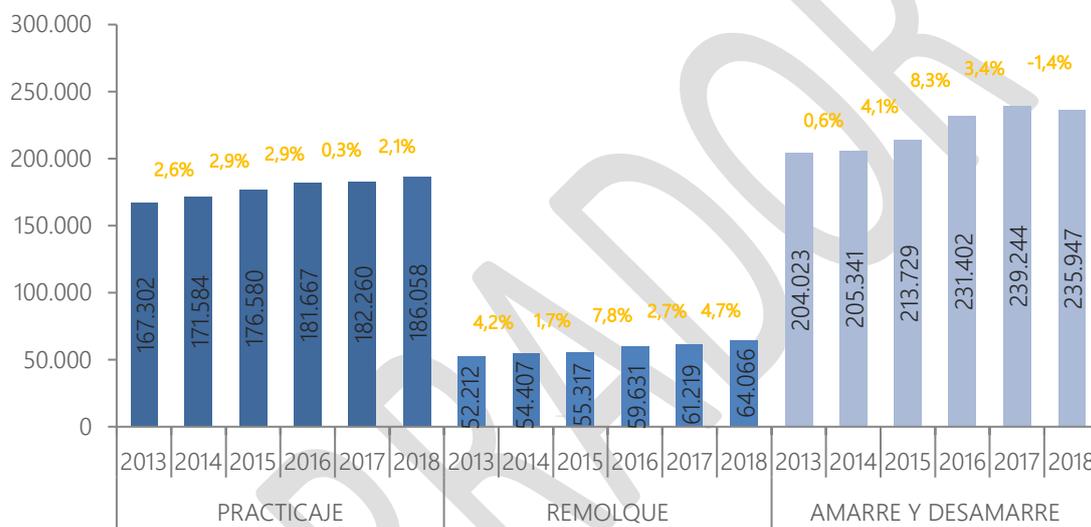
¹ El tráfico total portuario comprende las cargas, descargas, tránsitos y transbordos de mercancías, incluyendo la pesca, el avituallamiento y el tráfico interior.

en consonancia con los años anteriores y con el aumento del tráfico total de mercancía y del número de escalas, también aumenta en 2018 con respecto a años anteriores un 3,8 %.

En la siguiente gráfica se muestra el número total de servicios de practicaje, remolque y amarre prestados en el total de los puertos para el periodo comprendido entre el 2013 y el 2018, sin incluir aquellos en régimen de integración de servicios:

Figura 2

Número de servicios totales, por servicio técnico náutico y año. 2013-2018.

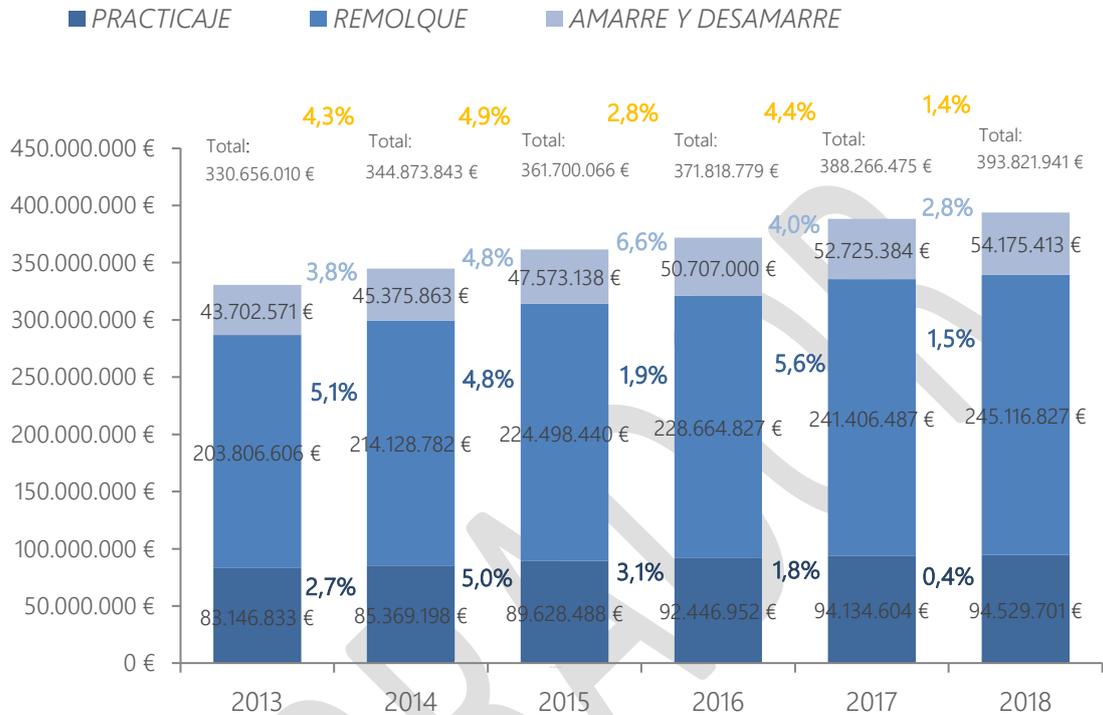


Entre 2017 y 2018 se ha producido un aumento de actividad de un 2,1 % en el servicio de practicaje, 4,7 % en el de remolque y un decremento del 1,2 % en el de amarre y desamarre.

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 1,4 % entre los años 2017 y 2018, tal como recoge la gráfica siguiente. El incremento en la facturación total es superior al incremento del número de servicios únicamente en el servicio de amarre y desamarre, lo que se refleja en una disminución de la facturación media por servicio en el caso del practicaje y del remolque, sobre la que tiene influencia los cambios producidos en el mix de tráfico (tamaño de buques, tipología, etc.).

Figura 3

Evolución de la facturación total de los servicios técnico-náuticos. 2013-2018.

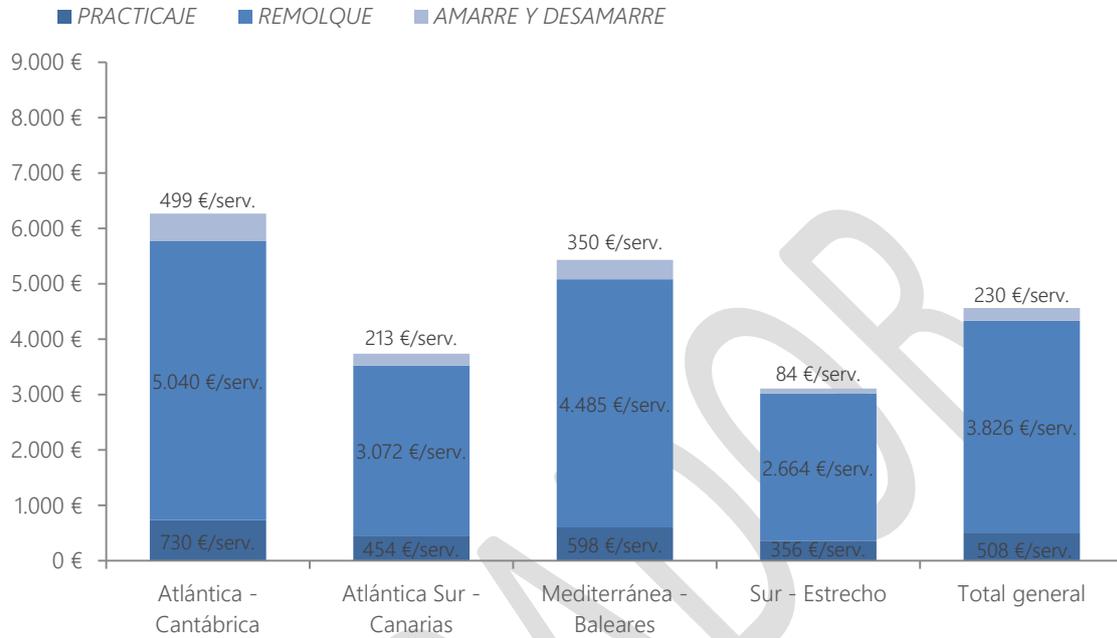


A continuación, se muestra la facturación media de cada servicio portuario (€/servicio) en cada una de las fachadas del sistema portuario.

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 4

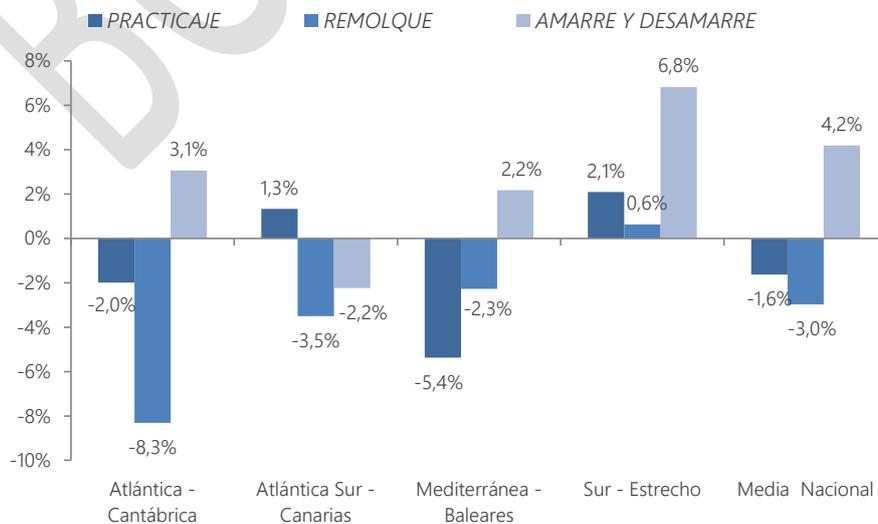
Facturación media por servicio de los servicios técnico-náuticos. 2018.



Las diferencias en cuanto a la facturación media por servicio, por tipo de servicio y fachada, con respecto a 2017 se representan en el gráfico siguiente:

Figura 5

Diferencias porcentuales de la facturación media por servicio entre 2018 y 2017, por tipo de servicio y fachada.



En el caso del practicaaje se observa cierta tendencia al alza en las fachadas Atlántica Sur- Canarias y en la Sur-Estrecho; así como del servicio de amarre en la mayoría de las fachadas salvo en la Atlántica Sur- Canarias. En cambio, los servicios de practicaaje y remolque presentan una disminución significativa de las facturaciones medias por servicio en las fachadas Atlántica-Cantábrica y Mediterránea-Baleares.

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 6

Resumen de indicadores del servicio portuario de practicaaje. 2017-2018.

SERVICIOS TÉCNICO - NÁUTICOS		Practicaaje		
Indicador	Fachada	2017	2018	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	26.268	26.747	1,82%
	Atlántica Sur - Canarias	45.378	45.798	0,93%
	Mediterránea - Baleares	55.252	56.957	3,09%
	Sur - Estrecho	55.362	56.556	2,16%
	TOTAL	182.260	186.058	2,08%
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	19.569.655 €	19.529.703 €	-0,20%
	Atlántica Sur - Canarias	20.315.519 €	20.777.094 €	2,27%
	Mediterránea - Baleares	34.919.150 €	34.061.499 €	-2,46%
	Sur - Estrecho	19.330.280 €	20.161.406 €	4,30%
	TOTAL	94.134.604 €	94.529.701 €	0,42%
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	745 €	730 €	-1,99%
	Atlántica Sur - Canarias	448 €	454 €	1,33%
	Mediterránea - Baleares	632 €	598 €	-5,38%
	Sur - Estrecho	349 €	356 €	2,10%
	MEDIA NACIONAL	516 €	508 €	-1,63%

Figura 7

Resumen de indicadores del servicio portuario de remolque. 2017-2018.

SERVICIOS TÉCNICO - NAÚTICOS		Remolque		
Indicador	Fachada	2017	2018	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	11.236	12.627	12,38%
	Atlántica Sur - Canarias	9.404	9.747	3,65%
	Mediterránea - Baleares	21.776	22.225	2,06%
	Sur - Estrecho	18.803	19.467	3,53%
	TOTAL	61.219	64.066	4,65%
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	61.754.001 €	63.634.922 €	3,05%
	Atlántica Sur - Canarias	29.934.823 €	29.945.614 €	0,04%
	Mediterránea - Baleares	99.933.629 €	99.670.811 €	-0,26%
	Sur - Estrecho	49.784.033 €	51.865.480 €	4,18%
	TOTAL	241.406.487 €	245.116.827 €	1,54%
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	5.496 €	5.040 €	-8,31%
	Atlántica Sur - Canarias	3.183 €	3.072 €	-3,48%
	Mediterránea - Baleares	4.589 €	4.485 €	-2,28%
	Sur - Estrecho	2.648 €	2.664 €	0,63%
	MEDIA NACIONAL	3.943 €	3.826 €	-2,98%

Figura 8

Resumen de indicadores del servicio portuario de amarre y desamarre. 2017-2018.

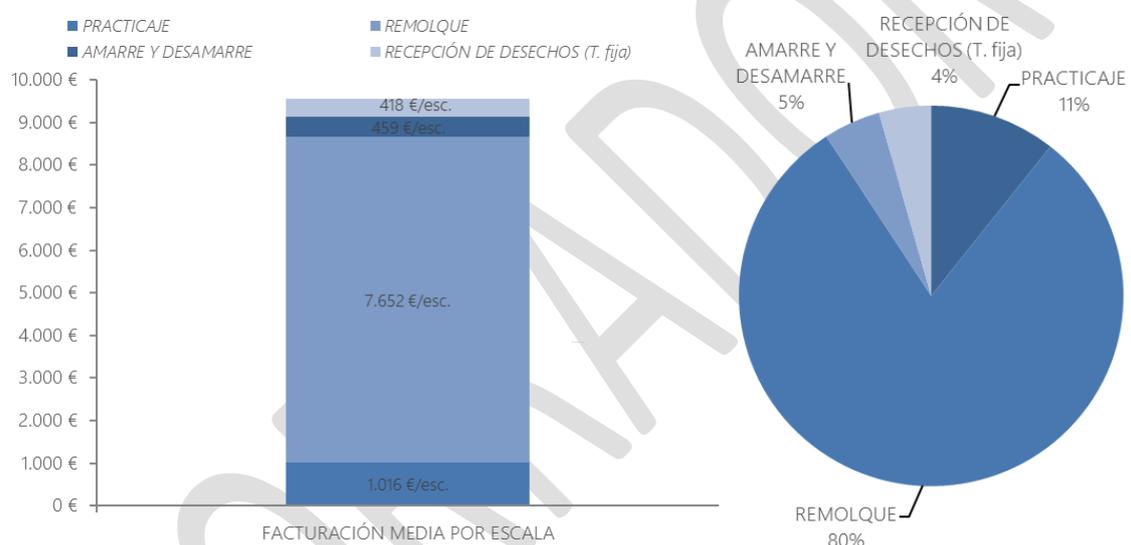
SERVICIOS TÉCNICO - NAÚTICOS		Amarre y desamarre		
Indicador	Fachada	2017	2018	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	26.535	26.136	-1,50%
	Atlántica Sur - Canarias	44.468	47.352	6,49%
	Mediterránea - Baleares	64.214	65.378	1,81%
	Sur - Estrecho	104.027	97.081	-6,68%
	TOTAL	239.244	235.947	-1,38%
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	12.859.224 €	13.053.250 €	1,51%
	Atlántica Sur - Canarias	9.669.036 €	10.066.109 €	4,11%
	Mediterránea - Baleares	21.969.362 €	22.853.754 €	4,03%
	Sur - Estrecho	8.227.762 €	8.202.299 €	-0,31%
	TOTAL	52.725.384 €	54.175.413 €	2,75%
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	485 €	499 €	3,06%
	Atlántica Sur - Canarias	217 €	213 €	-2,23%
	Mediterránea - Baleares	342 €	350 €	2,17%
	Sur - Estrecho	79 €	84 €	6,82%
	MEDIA NACIONAL	220 €	230 €	4,19%

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

En relación con el análisis que se realizará en el apartado 3 para el servicio de recepción de desechos, 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 9

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





2.1. PRACTICAJE

El servicio portuario de practica 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 practica, 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 7 años y medio (7,43 años)

Hay algunos puertos que presentan plazos muy cortos 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.

Figura 10

Número de prácticos por puerto. 2018.

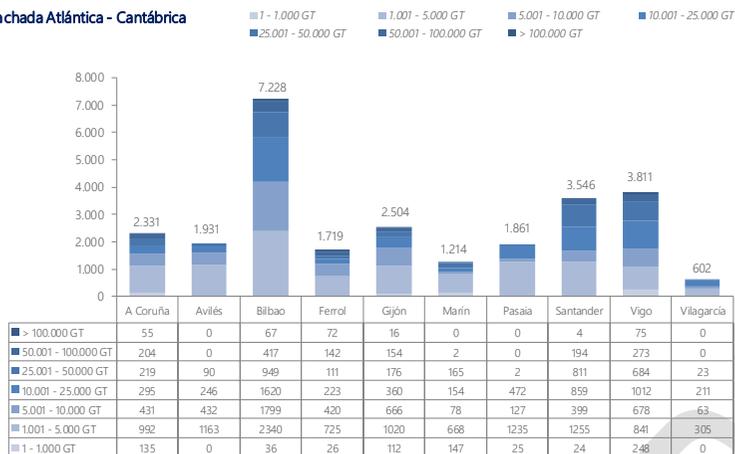


b. Número de servicios de practica realizados en cada puerto durante el año 2018, según tramo de arqueo bruto de los buques

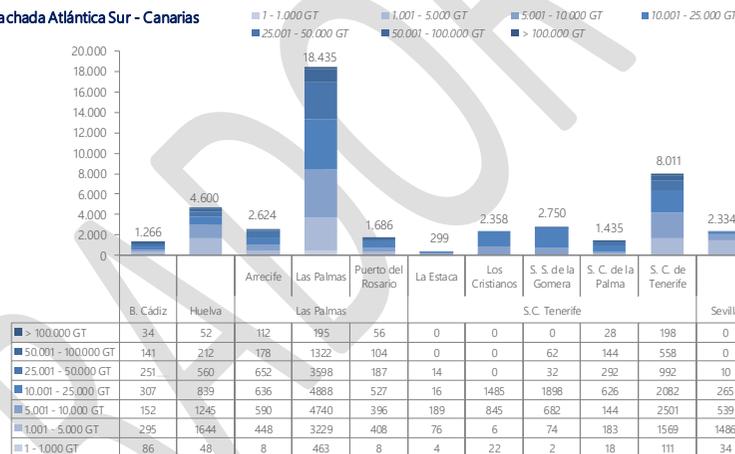
Figura 11

Nº de servicios realizados por las empresas prestadoras del servicio de practica, por tramos de arqueo bruto. 2018

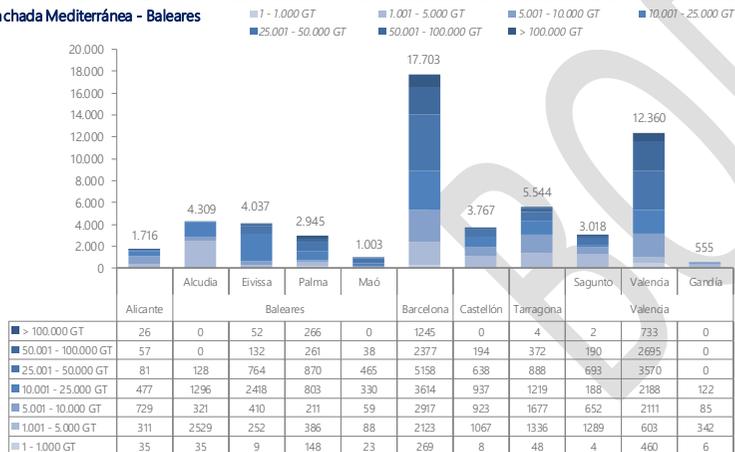
Fachada Atlántica - Cantábrica



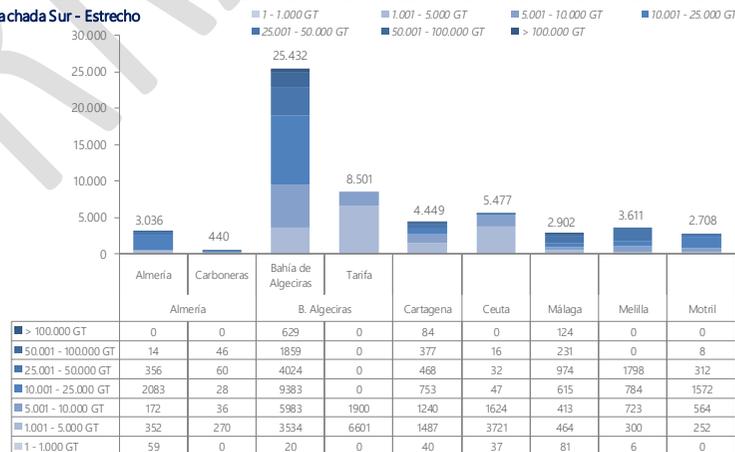
Fachada Atlántica Sur - Canarias



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 2018. Los puertos que mayor número de servicios concentran son Bahía de Algeciras (25.432 servicios), Barcelona (17.703 servicios), Las Palmas (18.435 servicios) y Valencia (12.360 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 10 y el número de servicios que incluye la Figura 11, 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 (7.228). 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

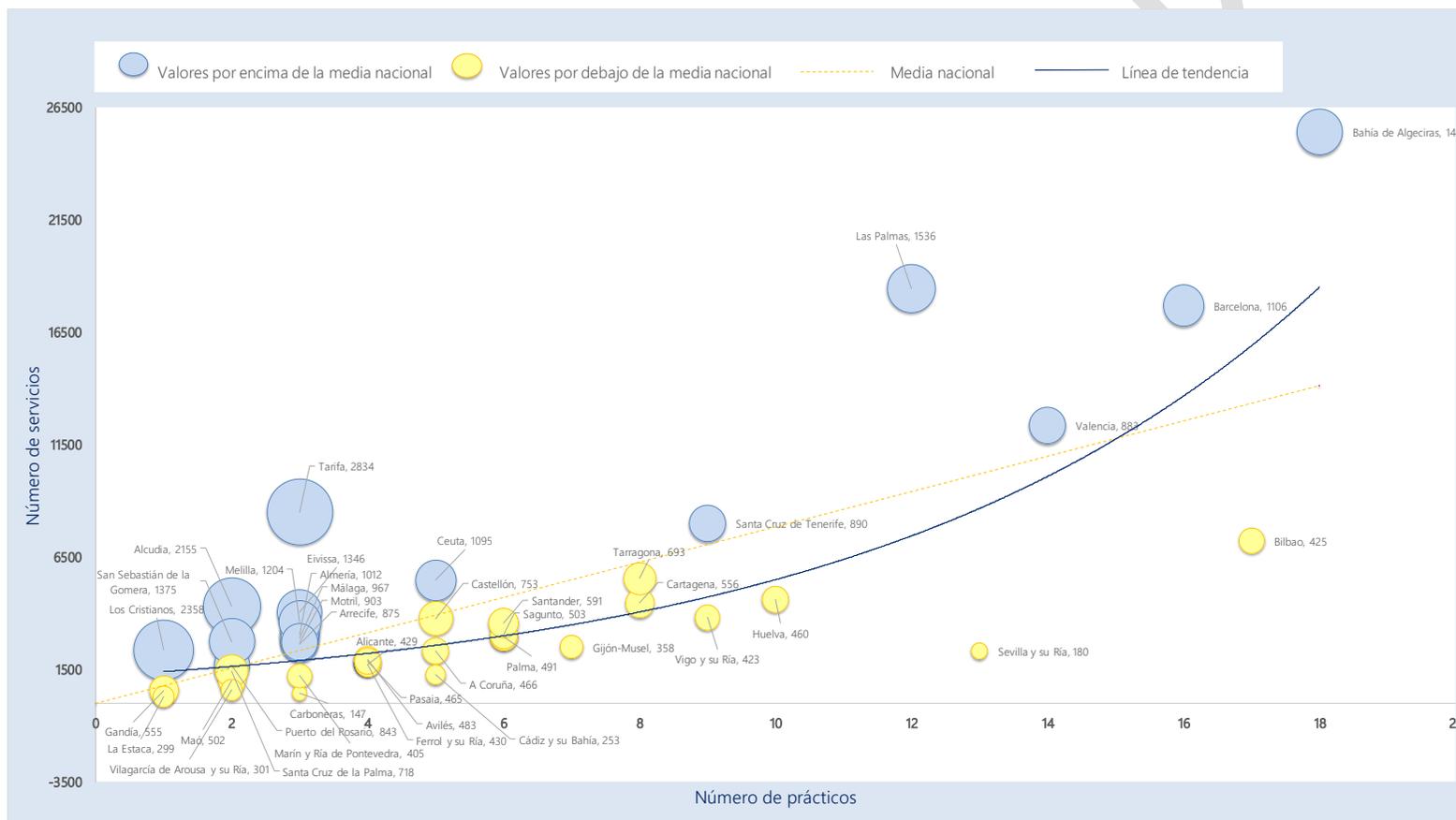
La siguiente gráfica muestra el número medio de servicios por práctico en cada puerto mediante el tamaño de la burbuja, incluyendo en azul aquellos puertos que presentan valores del indicador por encima de la media nacional y en amarillo los que se encuentran por debajo. La media nacional en el año 2018 ha sido de 785 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 425 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 (2.834 servicios por práctico), Bahía de Algeciras (1.413 servicios por práctico), Las Palmas (1.536 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 12

Número de servicios por práctico. Relación entre el número de prácticos disponibles y el número de servicios totales, por puerto. 2018.

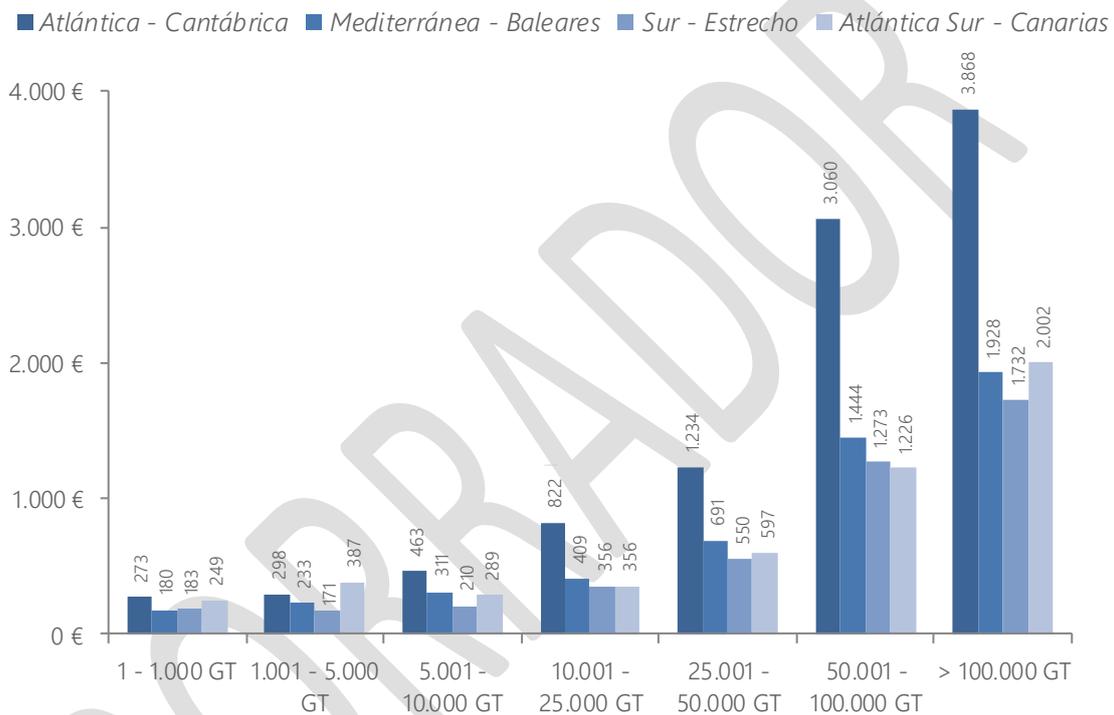


2.1.3. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

El indicador económico del servicio de practicaaje analizado es la facturación media por servicio, obtenida para el año 2018 por tramo de arqueo bruto y fachada, y representado en el gráfico siguiente.

Figura 13

Facturación entre número de servicios para el servicio de practicaaje, por tramo de arqueo bruto y fachada. 2018.



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 3.060 €, más del doble que la de la fachada Mediterránea – Baleares con 1.444 € y prácticamente el triple que la de la fachada Atlántica Sur – Canarias con 1.226 €. 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.



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 (9,89 años).

Los títulos habilitantes del servicio portuario de remolque en algunos puertos, 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.

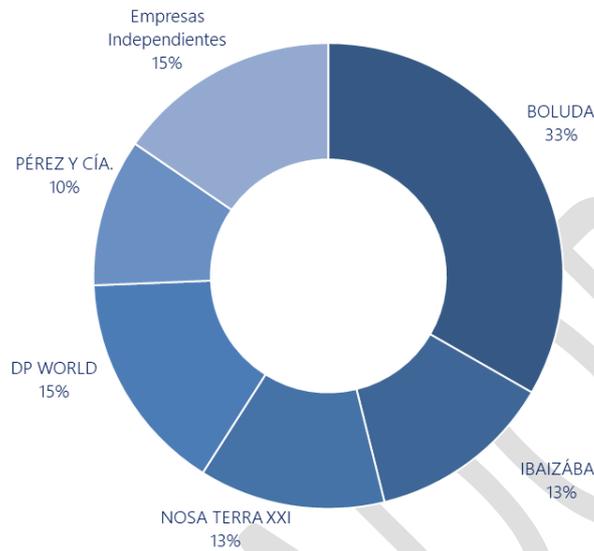
a. Grado de competencia empresarial en el mercado del servicio portuario de remolque, en número de títulos habilitantes según el registro de empresas prestadoras de los servicios portuarios

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 33 % de los títulos habilitantes existentes, a Empresas Independientes le pertenecen un 15 %, a DP World² un 15 %, al Grupo Ibaizabal un 13 %, al Grupo Nosa Terra XXI un 13 % y a Pérez y Cía. un 10 %.

² P&O Repasa, perteneciente a DP World, compró Reyser, la filial de remolcadores y amarre de Bergé, en junio de 2017.

Figura 14

Empresas prestadoras del servicio de remolque, según el número de títulos habilitantes. 2018.



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 15

Número de remolcadores por puerto. 2018.



b. Número de servicios de remolque realizados en cada puerto durante el año 2018, según tramo de arqueo bruto de los buques

Figura 16

Nº de servicios realizados por las empresas prestadoras del servicio de remolque, por tramos de arqueo bruto. 2018



Las gráficas anteriores muestran el desglose por tramos de arqueado bruto del número de servicios de remolque realizados, por puerto, en el año 2018. Los puertos que mayor número de servicios concentran son Bahía de Algeciras (10.877 servicios), Barcelona (7.106 servicios), Las Palmas (5.183 servicios) y Valencia (6.734 servicios). Estos puertos también concentran mayor proporción de servicios en los tramos de arqueado bruto más altos.

Como se puede observar, existe una correlación entre el número de remolcadores representado en la Figura 15 y el número de servicios que incluye la Figura 16, 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 (858), 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

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 2018 ha sido de 427 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 3.400 servicios. El puerto con el valor más bajo de este indicador es Gandía, con 29 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.

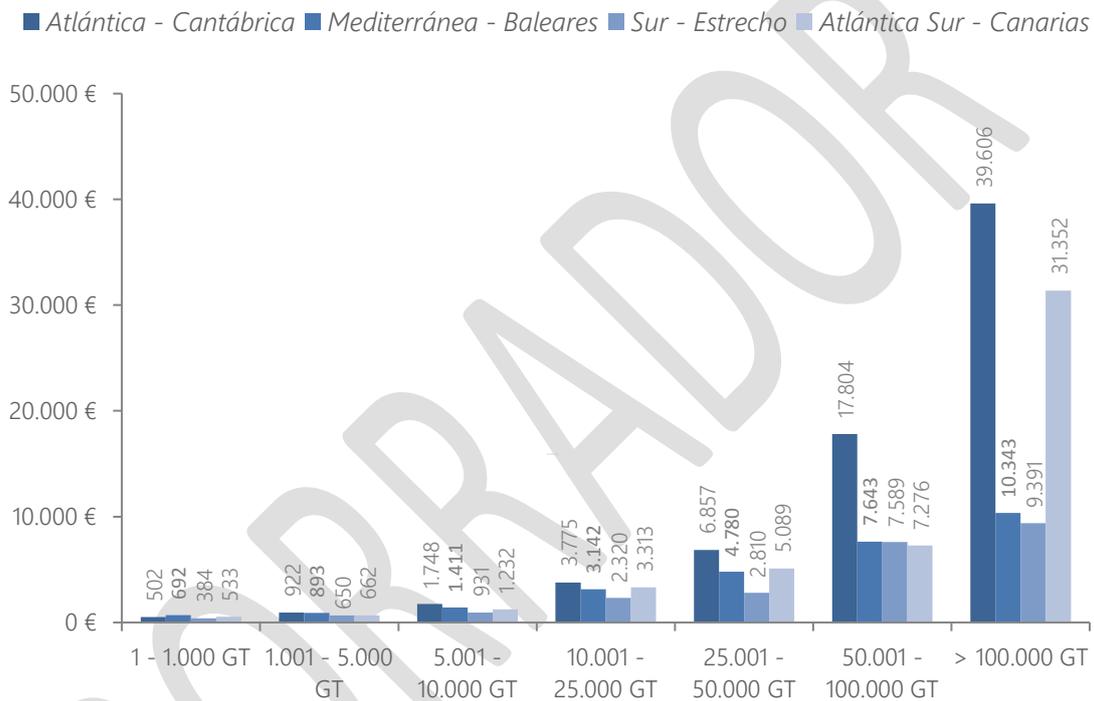
Tanto el Puerto de Gijón como el Puerto de Huelva se alejan de la curva de ajuste presentando una productividad inferior a la media nacional, con 123 y 213 servicios por remolcador respectivamente. En ambos tiene que ver, como ya se ha mencionado, con la complejidad de las operaciones como (necesidades 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 (1.015 servicios por remolcador), Bahía de Algeciras (1.209 servicios por remolcador) y Valencia (1.347 servicios por remolcador); que presentan productividades superiores a la definida por la tendencia nacional.

2.2.3. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE REMOLQUE

El indicador económico del servicio de remolque analizado es la facturación media por servicio, obtenida para el año 2018 por tramo de arqueo bruto y fachada, y representada en el gráfico siguiente.

Figura 18

Facturación entre número de servicios para el servicio de remolque, por tramo de arqueo bruto y fachada. 2018.



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 17.804 €, más del doble que en las otras tres fachadas. En el siguiente tramo, de buques de más de 100.000 GT, la facturación media de la fachada Atlántica – Cantábrica es de 39.606 €, que prácticamente cuadruplica los valores de la fachada Mediterránea – Baleares con 10.343 € y de la fachada Mediterráneo Sur – Estrecho con 9.391 €. En general, es la fachada Atlántica Sur - Canarias la que presenta valores de facturación media por servicio más altos de las tres fachadas restantes.



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 (5,24 años).

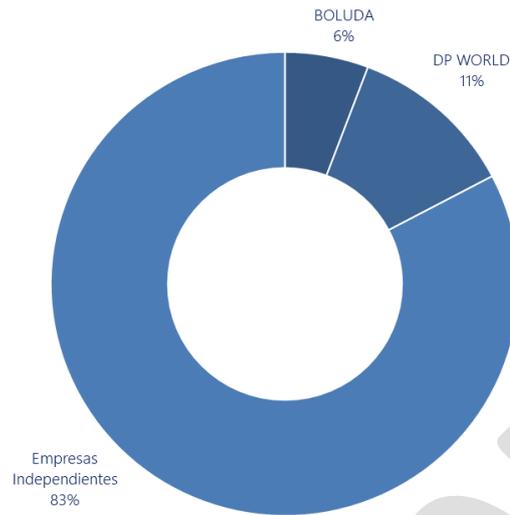
Los títulos habilitantes de algunos puertos, cuyo plazo es sensiblemente inferior a la media nacional, se corresponden con ampliaciones de las licencias concedidas hasta la aprobación de las nuevas prescripciones particulares.

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 (83 %). El grupo empresarial con mayor presencia es DP World, con un 11 % de los títulos, seguido por el Grupo Boluda con un 6 %.

Figura 19

Empresas prestadoras del servicio de amarre y desamarre, según el número de títulos habilitantes. 2018.



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.

Figura 20

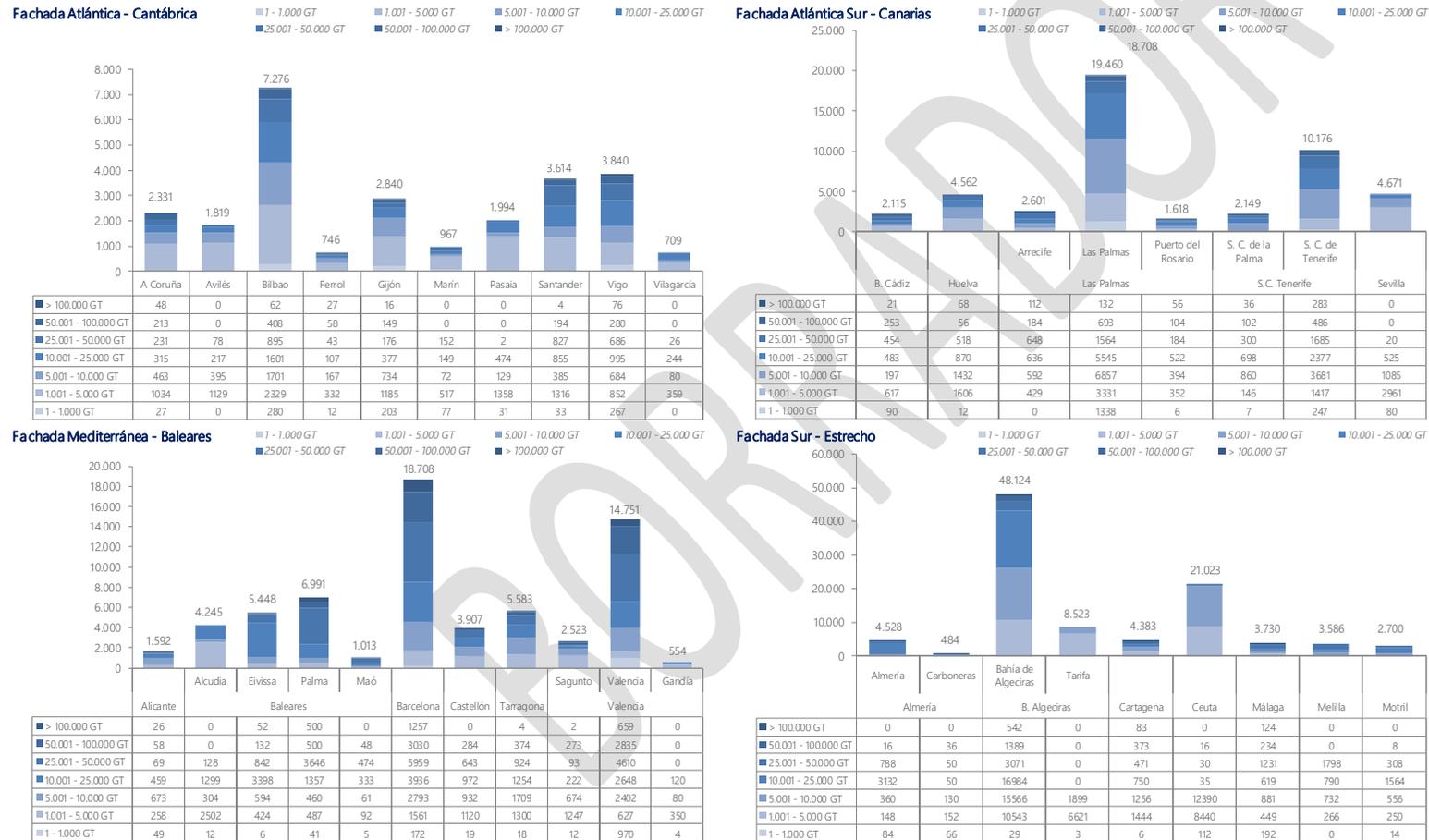
Número de amarradores por puerto. 2018.



b. Número de servicios de amarre realizados en cada puerto durante el año 2018, según tramo de arqueo bruto de los buques

Figura 21

Nº de servicios realizados por las empresas prestadoras del servicio de amarre, por tramos de arqueo bruto. 2018



Las gráficas anteriores muestran el desglose por tramos de arqueo bruto del número de servicios de amarre realizados, por puerto, en el año 2018. Los puertos que mayor número de servicios concentran son Bahía de Algeciras (48.124 servicios), Ceuta (21.023 servicios), Barcelona (18.708 servicios), Las Palmas (19.460 servicios) y Valencia (14.751 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 amarradores 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 2.3.2.

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 2018 ha sido de 271 servicios por amarrador. Los puertos con un número de servicios por amarrador más alto son Tarifa (1.705), Motril (1.350) y a mayor distancia Bahía de Algeciras (659). Los puertos con los valores más bajos de este indicador son Carboneras y Ferrol, con 61 y 21 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 117 y 131 servicios por amarrador respectivamente. En el lado opuesto se encuentra principalmente el Puerto de Bahía de Algeciras (659 servicios por amarrador) con una productividad muy superior a la tendencia nacional, y a menor escala Ceuta (637 servicios por amarrador) y Las Palmas (463 servicios por amarrador).

Figura 22

Número de servicios por amarrador. Relación entre el número de amarradores disponibles y el número de servicios totales, por puerto. 2018

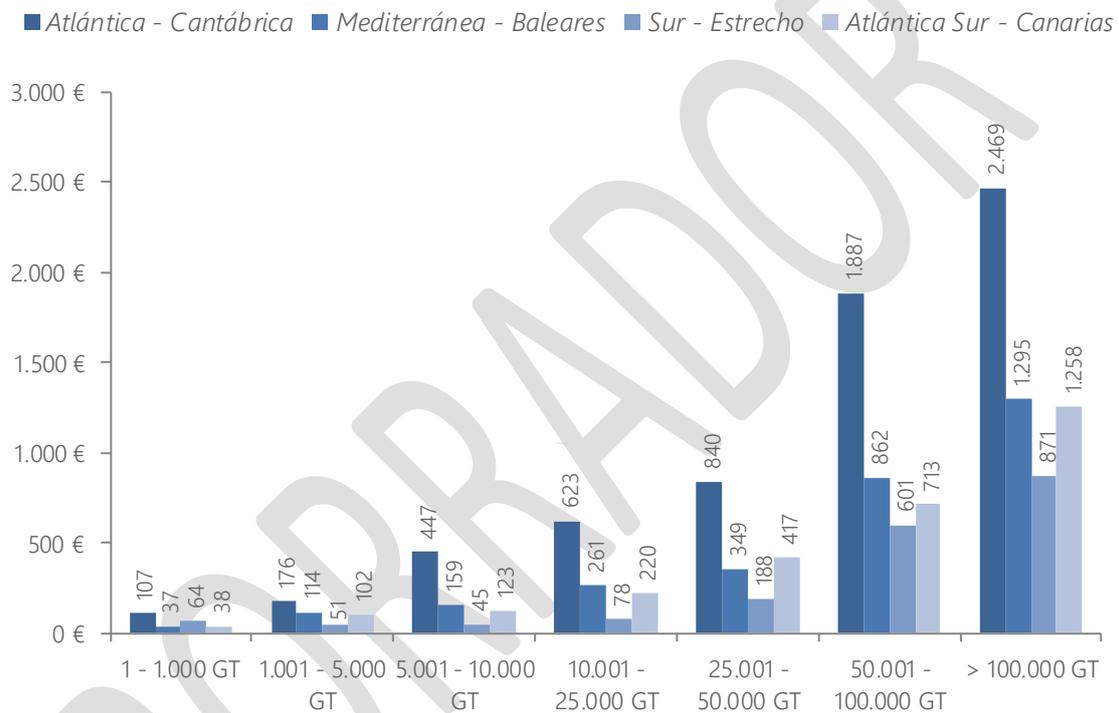


2.3.3. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE

El indicador económico del servicio de amarre y desamarre analizado es la facturación media por servicio, obtenida para el año 2018 por tramo de arqueado bruto y fachada, y representado en el gráfico siguiente.

Figura 23

Facturación entre número de servicios para el servicio de amarre y desamarre, por tramo de arqueado bruto y fachada. 2018.



Como se puede observar, en la fachada Atlántica – Cantábrica la facturación media por servicio es la más alta en prácticamente todos los tramos de arqueado 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 arqueado 50.001-100.000 GT la facturación media por servicio en esta fachada es de 1.887 €, 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 2.469 €, 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.

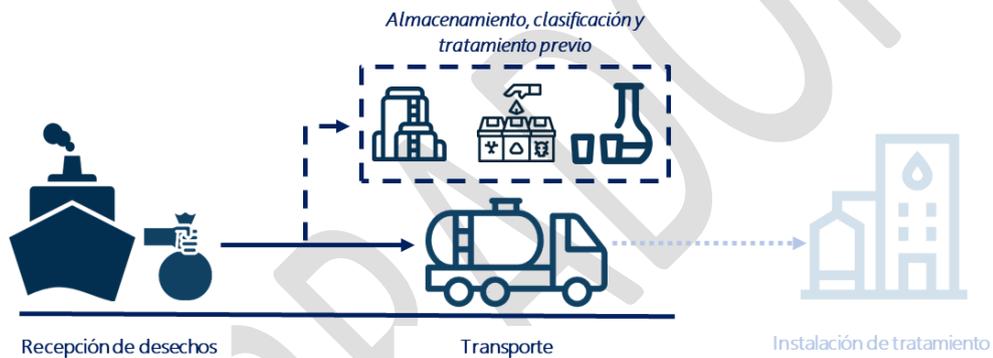


3. SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES

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 24

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 los siguientes apartados se grafían los indicadores según las dos tarifas del servicio, la abonada por la autoridad portuaria al prestador por el volumen efectivamente recogido y cubierto por la tarifa fija (“tarifa fija” en títulos y leyendas) y la abonada por el buque al prestador (“buque a prestador” en títulos y leyendas).

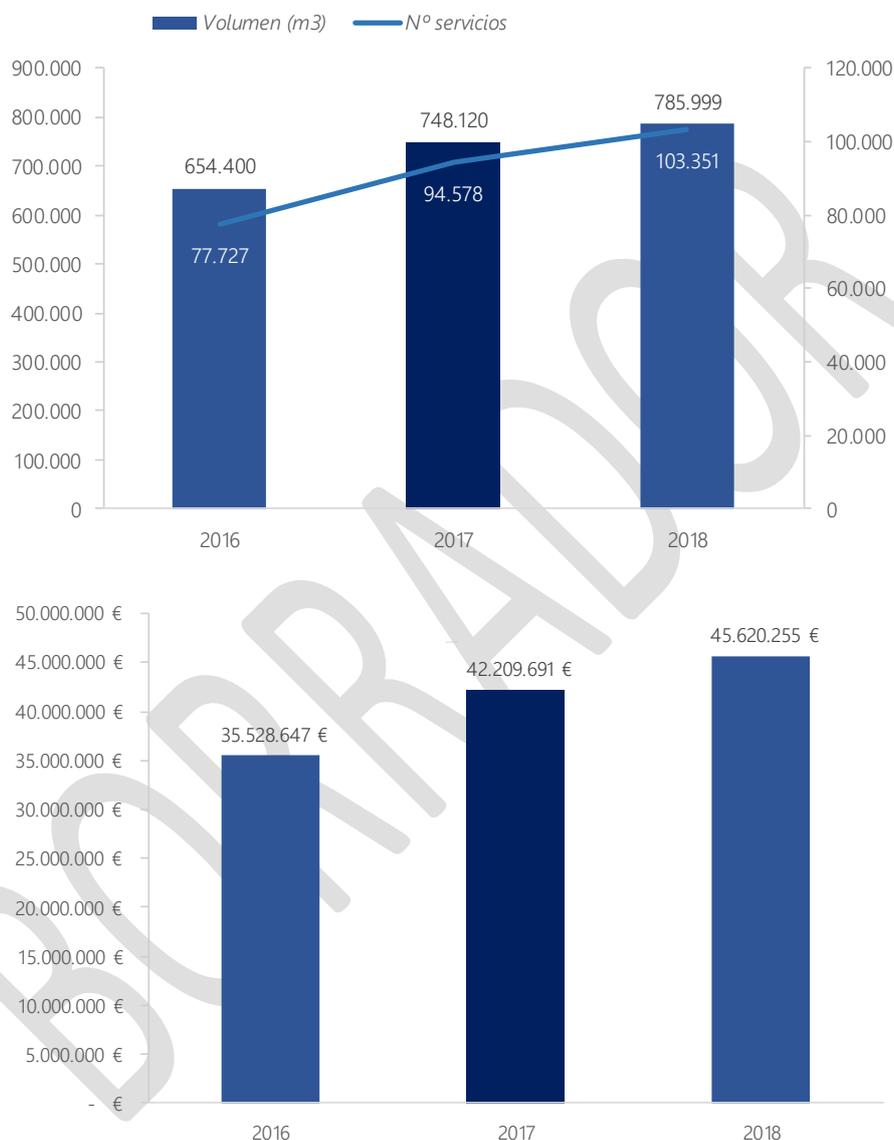
En el artículo 132. 11 del TRLPEMM se indican el tipo de buques que están exentos, sin perjuicio de que satisfagan directamente al prestador del servicio las cantidades correspondientes a los volúmenes de desechos que realmente entreguen. Son, entre otros: los buques de guerra, unidades navales auxiliares 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 unos 710.000 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 e incluso los 40 millones en los últimos años.

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 25 y Figura 26

Evolución del volumen de desechos recogidos en los puertos españoles, número de servicios prestados y facturación. Años 2016-2018



El volumen total de desechos recogidos en los puertos españoles durante el año 2018 ha sido de 785.999 m³, correspondiente a un total de 103.351 servicios, generando una facturación de 45.620.255 €. Los datos de número de servicios y de facturación 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 185. Dentro de éstos, un total de 5 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 6,1 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.

Los títulos habilitantes de algunos puertos, 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.

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.

Los puertos que destacan en cuanto al número de títulos habilitantes y empresas prestadoras del servicio son Gijón, Avilés y Bahía de Algeciras, con hasta 4 o 5 empresas prestadoras en varios tipos de desechos. 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 38,8 % de los títulos habilitantes otorgados, representado el 61,2 % 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 es del Grupo Urbaser, que dispone de título habilitante para la prestación del servicio en un total de 20 puertos, representando el 12,1% del total, seguido por el Grupo FCC, con un 6,1% de los títulos.

Figura 27

Número de empresas prestadoras del servicio de recepción de desechos, por anexo y puerto, con título habilitante abierto al uso general. 2018.

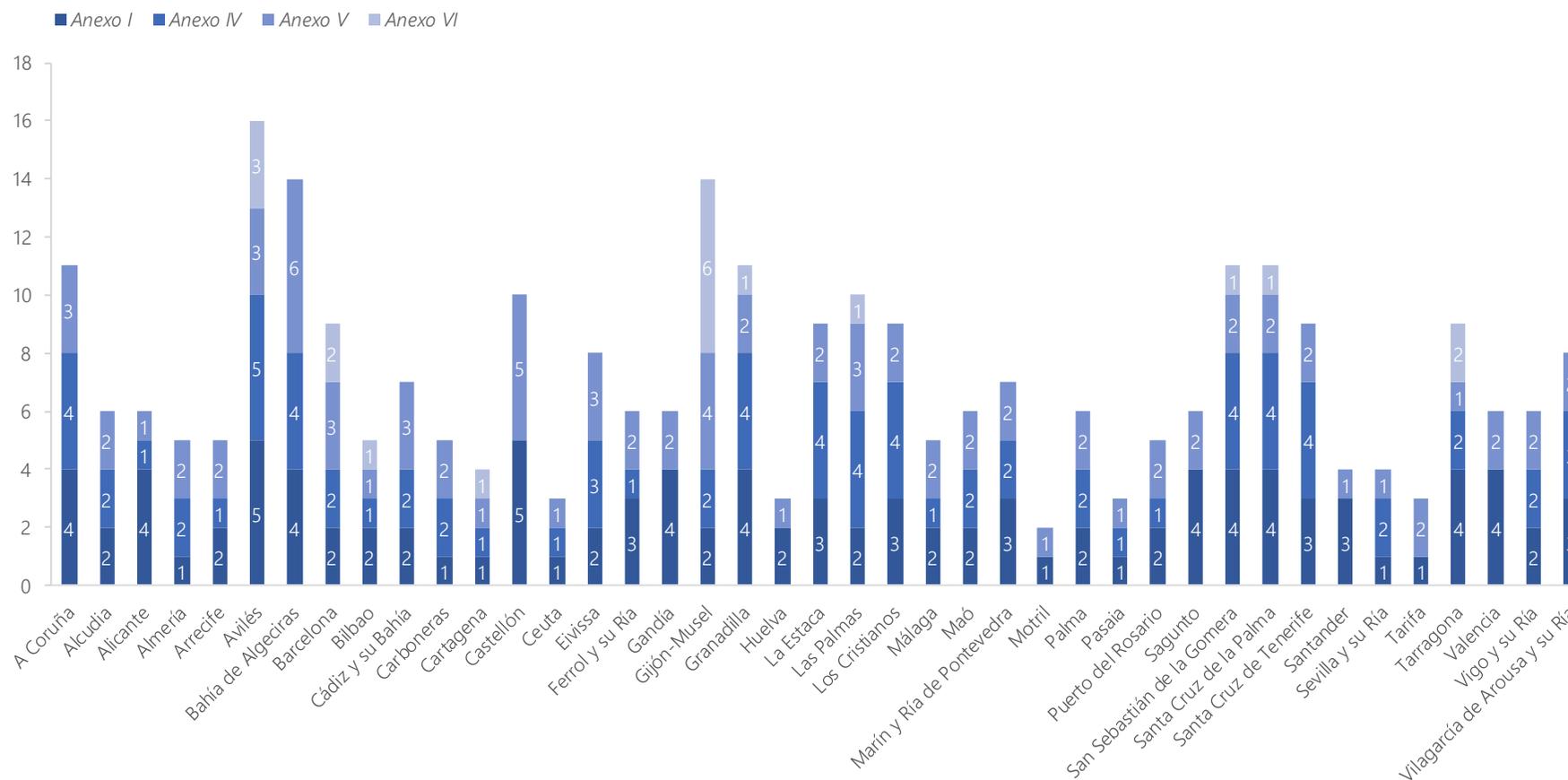
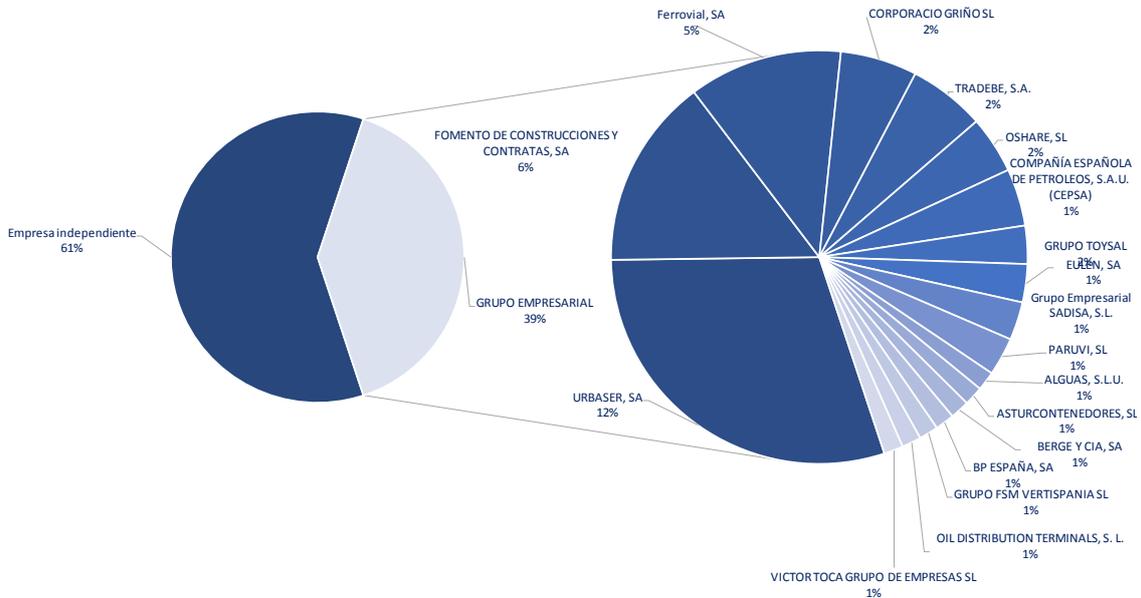


Figura 28

Presencia de grupos empresariales en el mercado del servicio de recepción de desechos generados por buques. 2018.



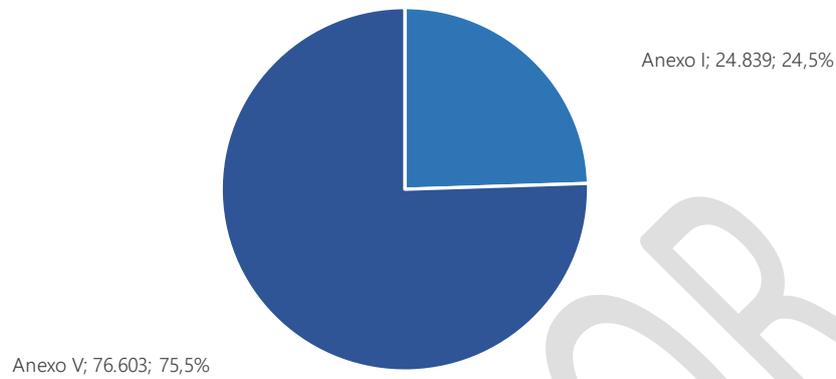
3.2. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES

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. Además, se detalla el volumen de desechos correspondiente a los servicios prestados al amparo del artículo 63³ del TRLPEMM.

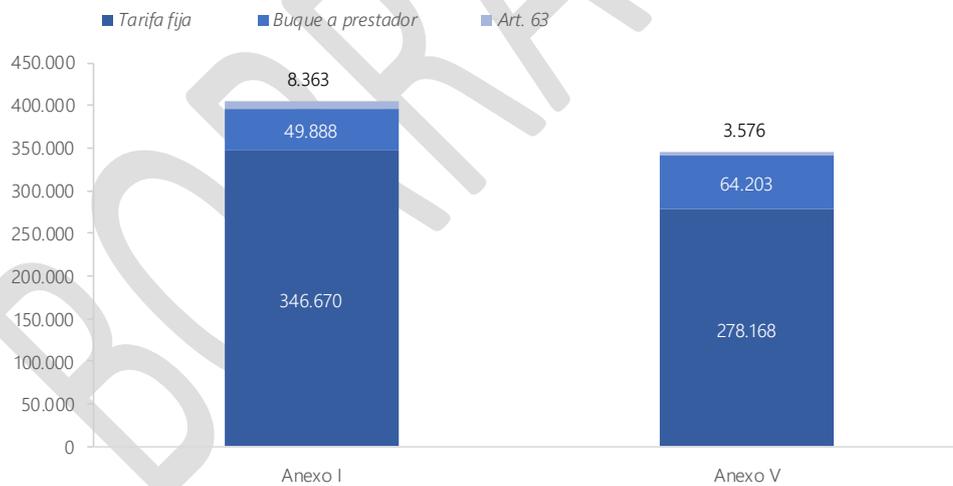
³ Artículo 63.3 del TRLPEMM: "Las refinerías de petróleo, factorías químicas y petroquímicas, instalaciones para el almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos e instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos 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 29 y Figura 30

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



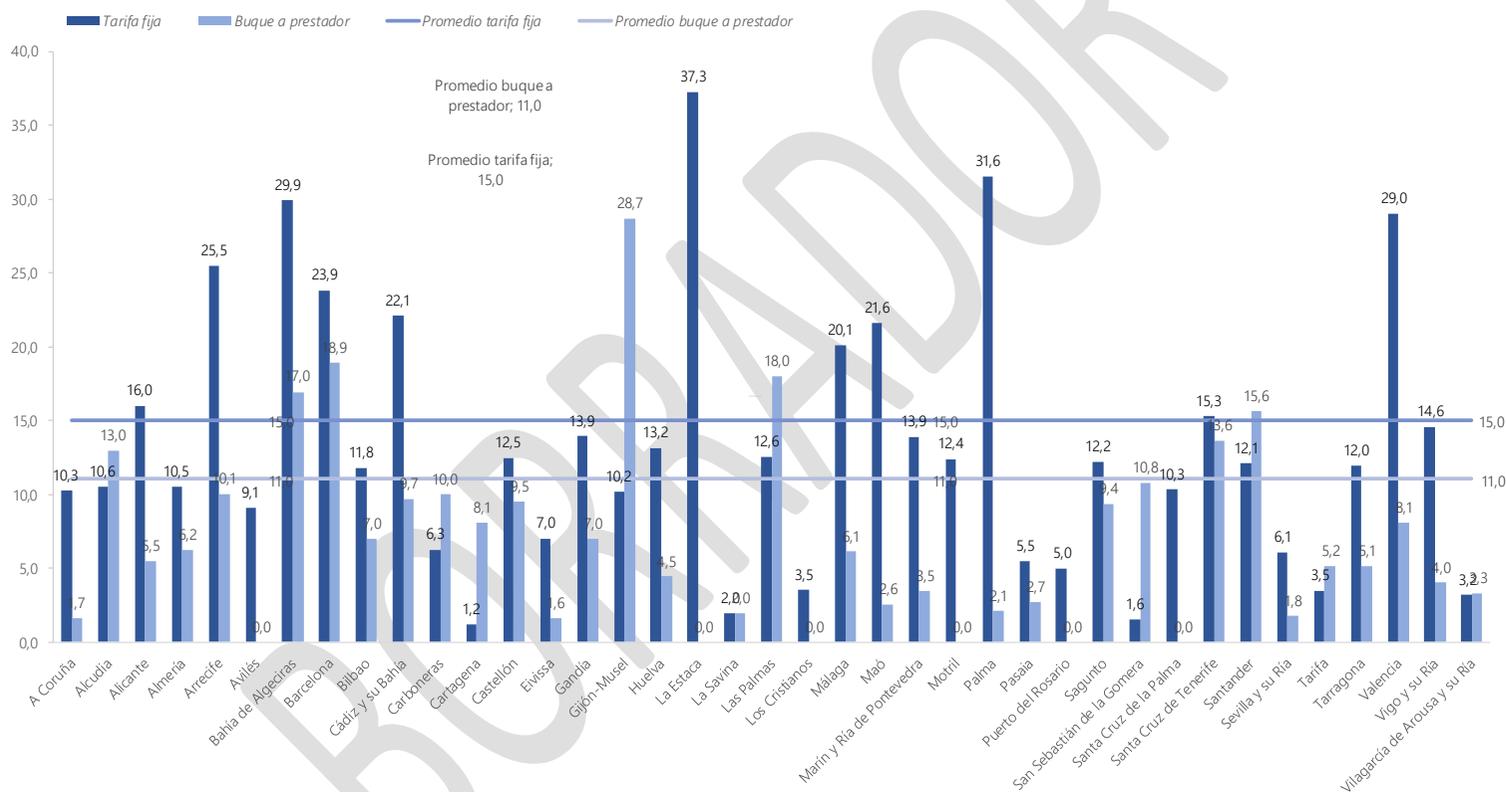
La gran parte de los servicios de recepción prestados se corresponden con desechos regulados por el Anexo V (75,5%), seguidos del Anexo I (24,5%).



El mayor volumen de desechos recogidos se encuentra regulado por el Anexo I del Convenio MARPOL, con un total de 404.921 m³, seguidos por los 345.947 m³ de desechos pertenecientes al Anexo V. En ambos casos, entre el 86% y 80% 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 (20%) que es facturada directamente por el prestador al buque.

Figura 31

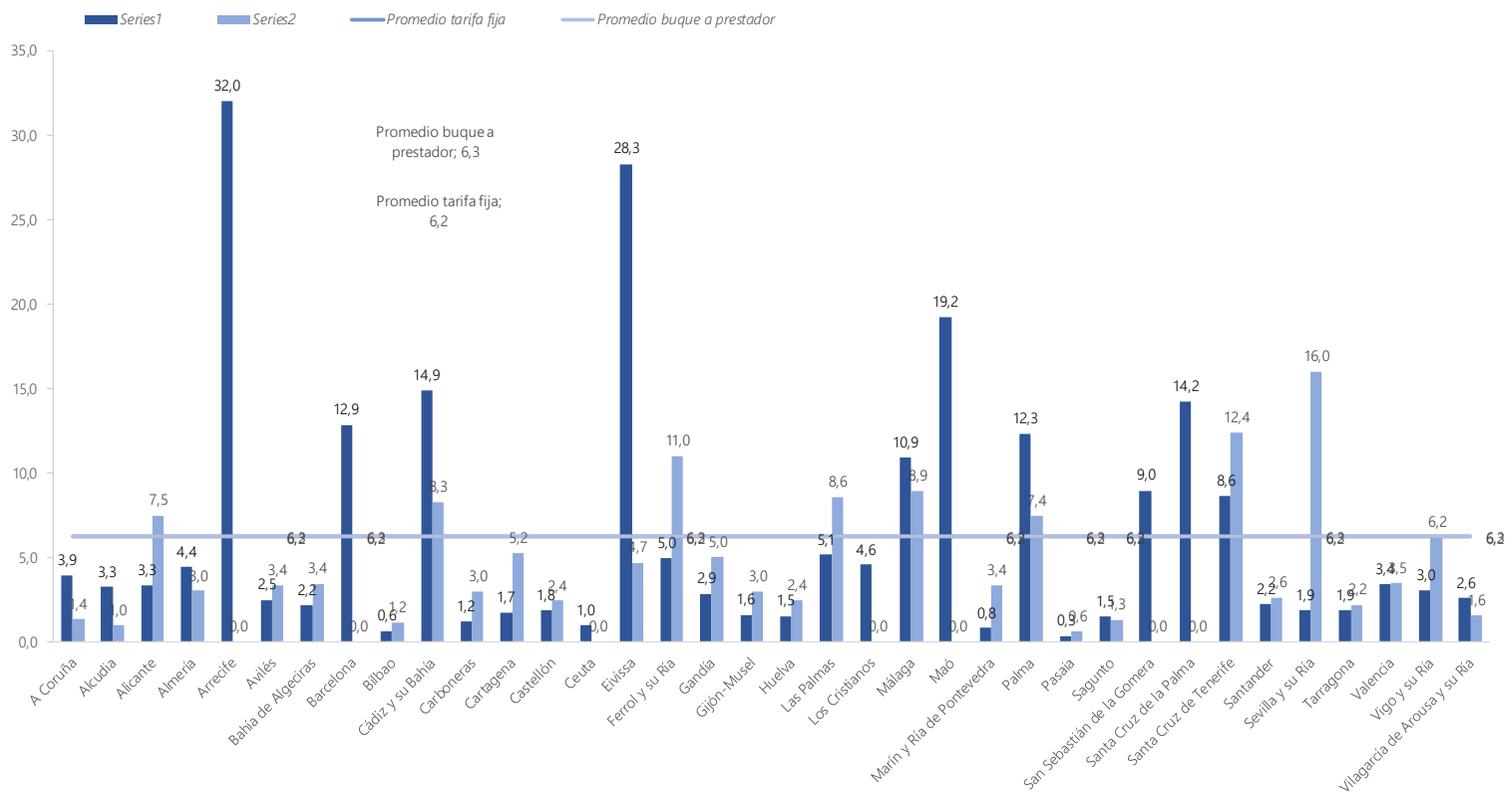
Volumen (m³) de desechos regulados por el Anexo I del Convenio MARPOL recogidos por servicio en función de la facturación



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 (15 m³/servicio, frente a 11 m³/servicio). Los máximos registrados también se encuentran en servicios incluidos dentro de la tarifa fija.

Figura 32

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 prácticamente igual en los servicios incluidos dentro de la tarifa fija y en los registrados en servicios facturados por la empresa prestadora al buque, con un promedio de 6,2 m³/servicio y 6,3 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 33 y Figura 34

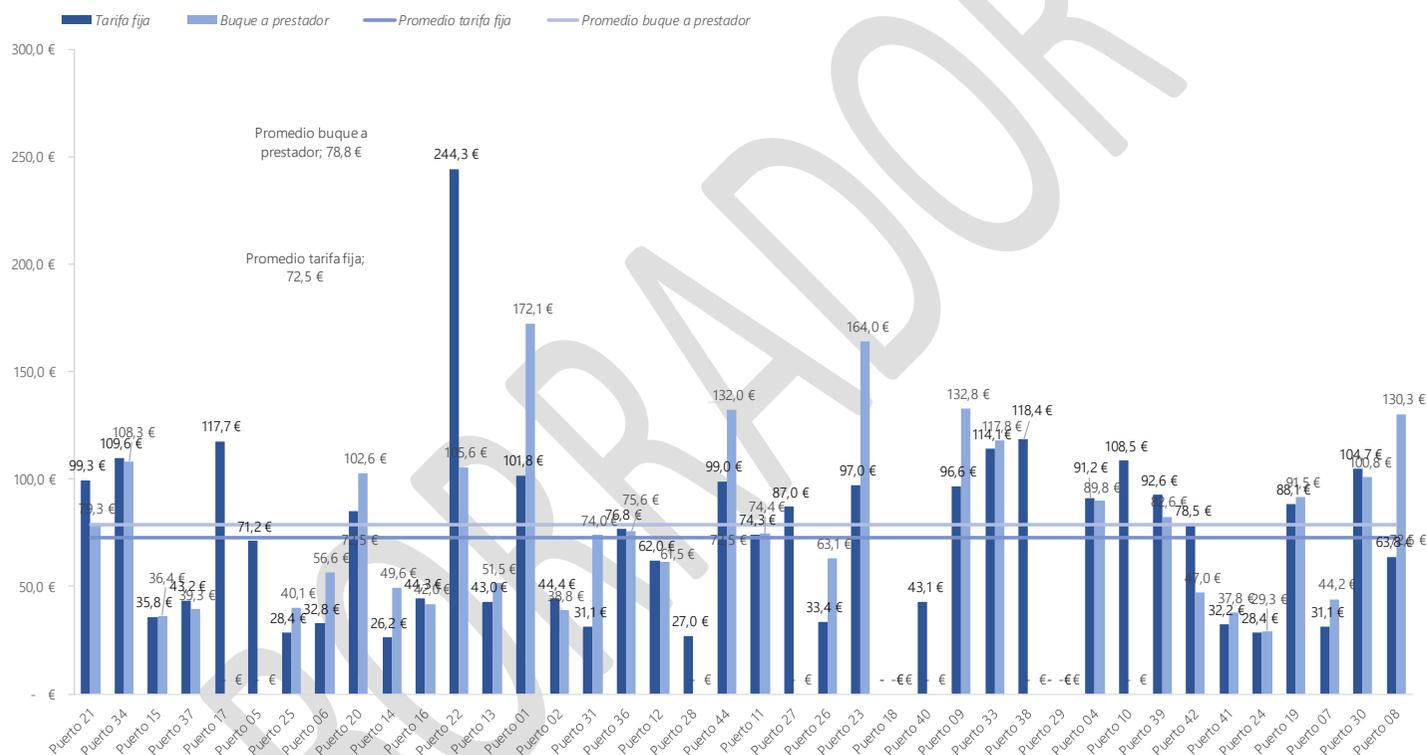
Facturación del servicio de recepción de desechos por categoría de desecho y facturación por desechos recogidos pertenecientes al Anexo I y Anexo V por tipo de facturación



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 21,3 y 22,9 millones de € respectivamente. Los desechos del Anexo V generan un 50% más de ingresos por servicios no incluidos dentro de la tarifa fija (5,7 millones de €, frente a 3,8 millones de €).

Figura 35

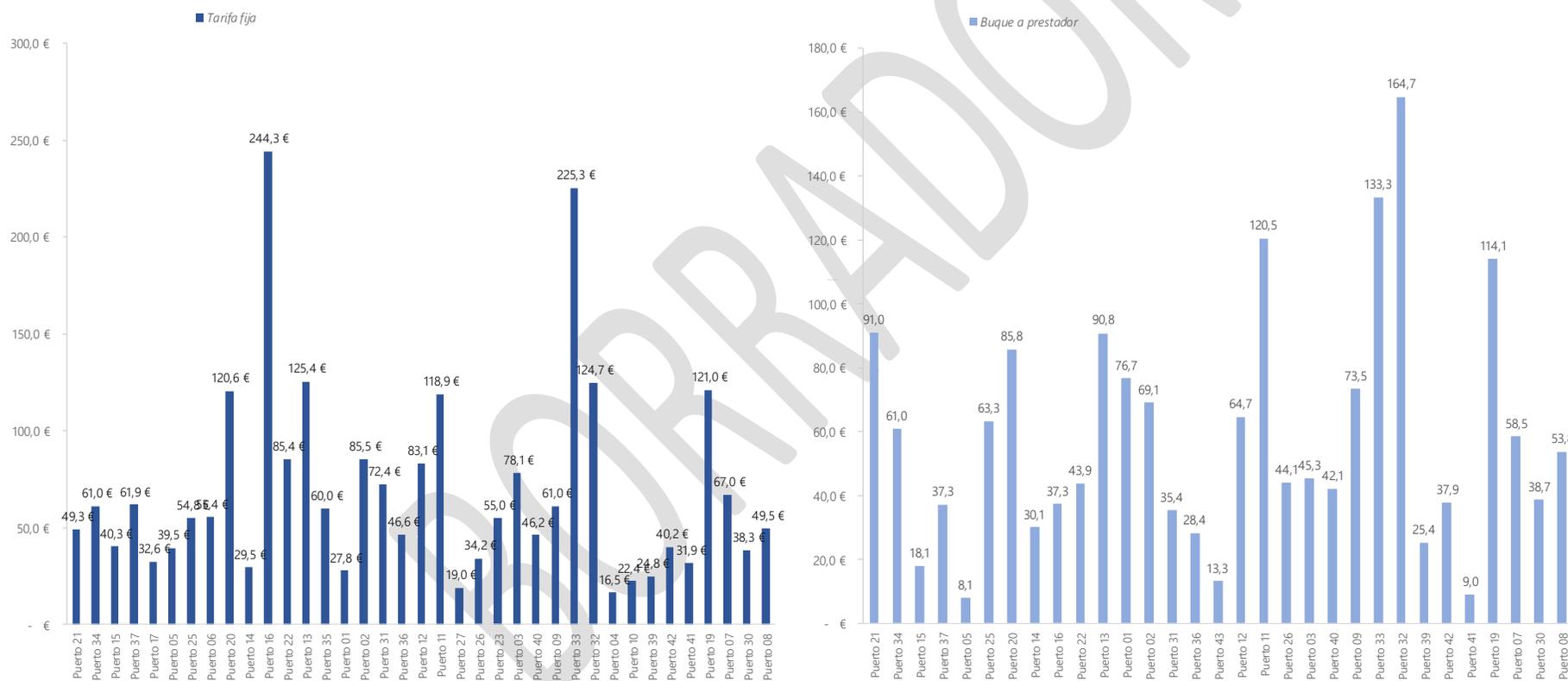
Facturación media por m³ (€/m³) del servicio de recepción de desechos regulados por el Anexo I del Convenio MARPOL por tipo de facturación



Existen dispersiones significativas por puerto en lo relativo a este indicador, debidas a diferencias en la estructura de costes del servicio, el volumen recogido u otros factores de coste como la entrega final (influido por la distancia a la planta de tratamiento). 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 6,3 € inferior a la registrada en el caso de que éste sea facturado por el prestador del servicio al buque. Esto es debido principalmente a que a partir del séptimo día pueden existir diferencias en cuanto a la tipología de desechos recogida.

Figura 36 y Figura 37

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





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 tráficos por los que es posible diferenciar los pliegos, estos tres servicios pueden concurrir simultáneamente o no.

Figura 38

Actividades del servicio portuario al pasaje. 2018.



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

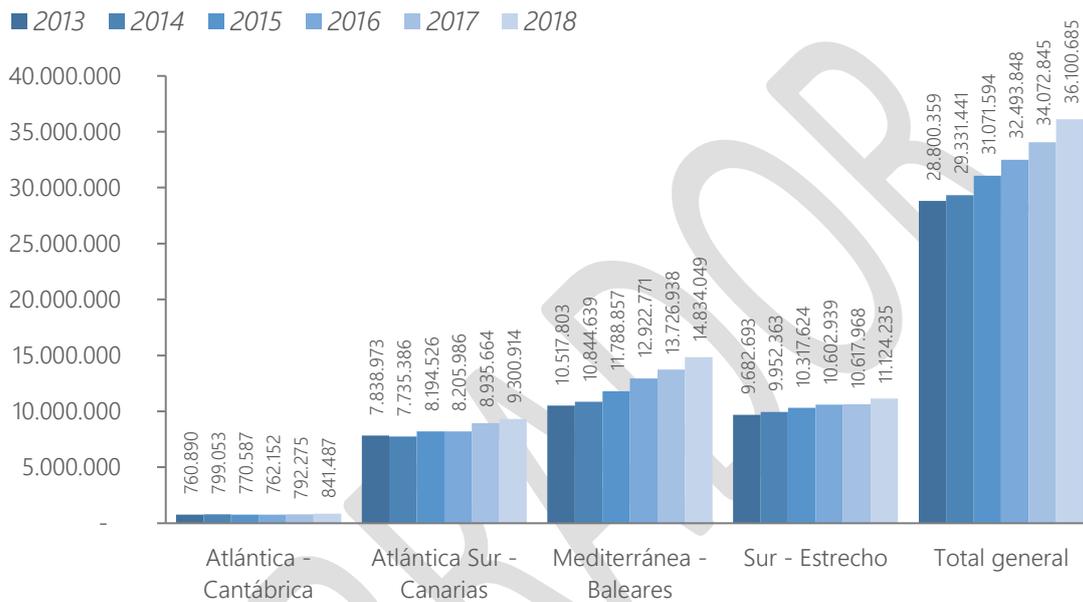
En el año 2018 la cifra de pasajeros en los puertos del territorio nacional fue de 36.100.685. Los puertos insulares, tanto los baleares como los canarios, concentraron el 49 % del total del tráfico nacional de pasajeros, con más de 17,7 millones de pasajeros. La Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras (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 5,95 millones de pasajeros en 2018.

En cuanto a su distribución por fachadas, se aprecia un ligero aumento del tráfico de pasajeros en todas las fachadas. La fachada Atlántica – Cantábrica aumenta en un 6 % y la Mediterráneo Sur –

Estrecho en un 5 %. La fachada Atlántica Sur - Canarias aumenta en un 4 % el número de sus pasajeros, mientras que la fachada Mediterránea - Baleares lo hace en un 8 %. En lo que respecta al total del número de pasajeros, el incremento para el año 2018 es del 6 %.

Figura 39

Número total de pasajeros, por fachada. 2013-2018.

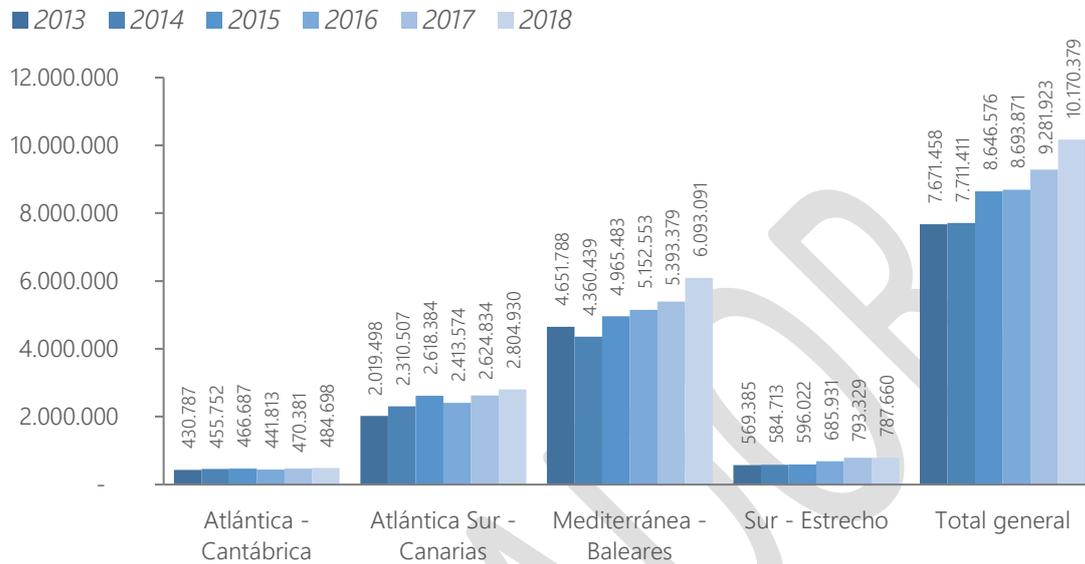


4.1.1. TRÁFICOS DE PASAJE EN CRUCEROS

En el caso de pasajeros de crucero, el Puerto de Barcelona, con más de 3 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 2018 los 2,4 millones de pasajeros, Las Palmas 1,3 millones y Santa Cruz de Tenerife el millón. 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 2018 la variación interanual fue del 10 %, alcanzando los 10.170.379 pasajeros.

Figura 40

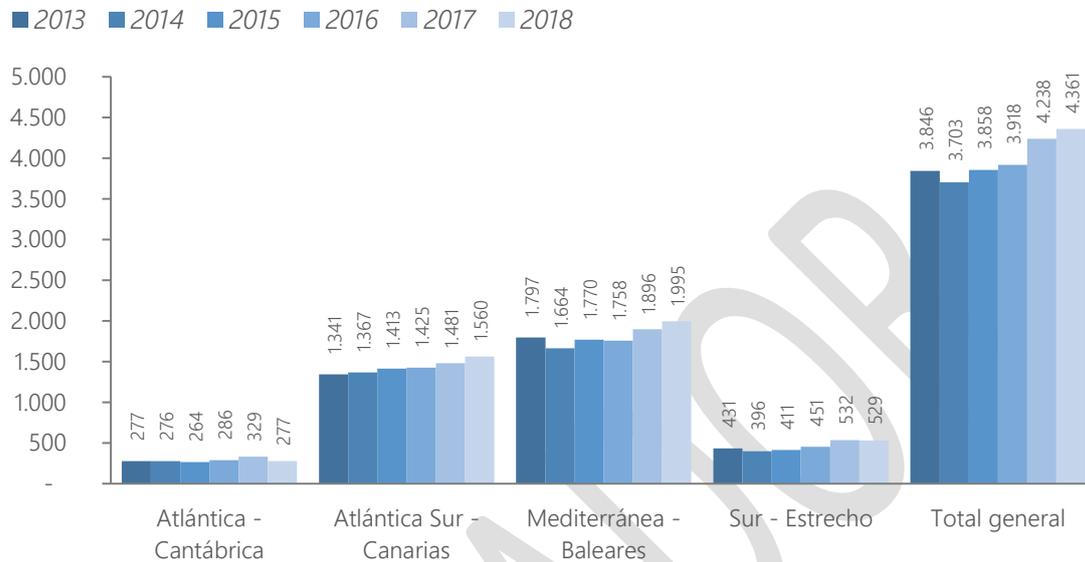
Número total de pasajeros de crucero, por fachada. 2013-2018.



En cuanto a su distribución por fachadas, se aprecia un aumento del número de pasajeros en todas ellas, con respecto al 2017, excepto en la fachada Sur – Estrecho donde disminuye un 1 %. El incremento es del 3 % para la fachada Atlántica – Cantábrica y del 7 % para la fachada Atlántica Sur – Canarias. En la fachada Mediterránea – Baleares la variación interanual es del 13 %.

Figura 41

Número de escalas de crucero, por fachada. 2013-2018.



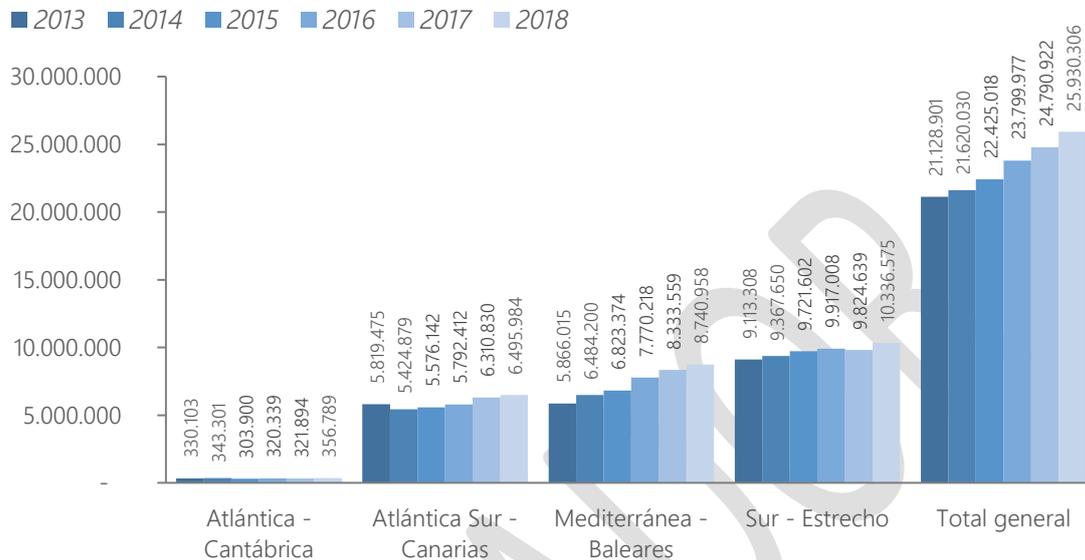
En cuanto al número de escalas de cruceros, se observa una gran disminución en la fachada Atlántica – Cantábrica (-16 %) y ligera en la Sur – Estrecho (-1%). En cambio, en el resto de fachadas el número de escalas se ha incrementado un 5%.

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 2018, el tráfico ha aumentado un 5 %.

Figura 42

Número de pasajeros en régimen de transporte (línea regular), por fachada. 2013-2018.

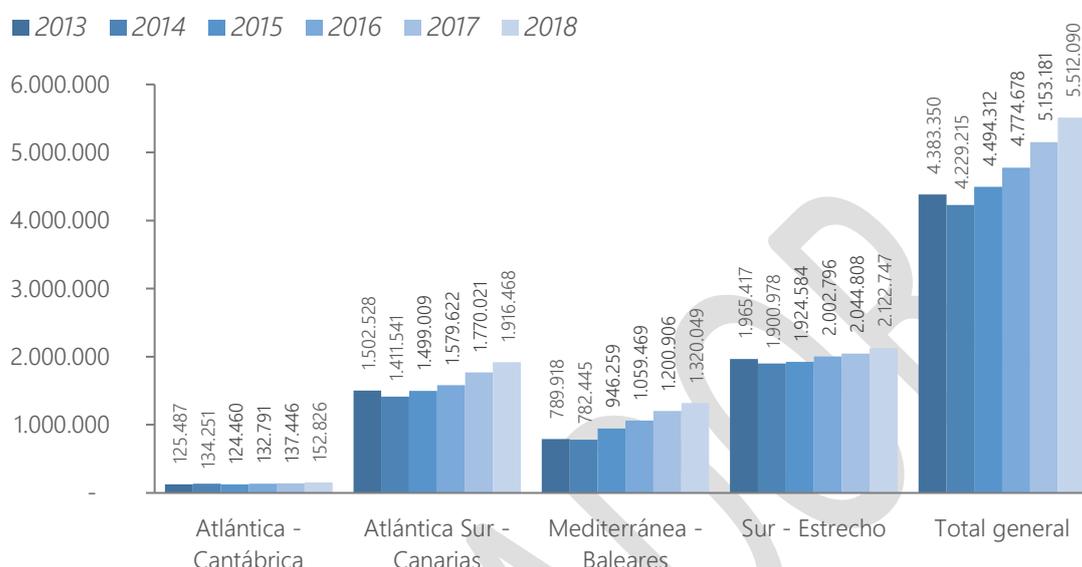


El mayor aumento del número de pasajeros de línea regular se produce en la fachada Atlántica – Cantábrica (11 %) seguida de la fachada Sur – Estrecho (5 %). La fachada Mediterránea – Baleares también registra un incremento del 5 %, y la fachada Atlántica Sur – Canarias del 3 %.

En lo que respecta al número de vehículos en régimen de pasaje, se aprecia un aumento global del 7 %, principalmente debido al aumento en las fachadas Atlántica – Cantábrica (11 %) y Mediterránea – Baleares (10 %). En el resto de fachadas también se produce un incremento del número de vehículos, con un 8 % en la fachada Atlántica Sur – Canarias y un 4 % en la fachada Sur – Estrecho.

Figura 43

Número de vehículos en régimen de pasaje, por fachada. 2013-2018.



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

El servicio portuario al pasaje es uno de los servicios portuarios más recientes. Históricamente, cada Autoridad Portuaria ha ido definiendo sus modelos de gestión sin seguir un modelo común, por lo que existe gran heterogeneidad en el servicio, con puertos donde existen terminales con estaciones marítimas otorgadas en concesión frente a puertos en los que no hay estaciones marítimas. Asimismo, en algunos puertos el servicio ya es prestado por empresas privadas frente a otros en los que las actividades que corresponden al servicio portuario al pasaje se siguen desarrollando con personal de la Autoridad Portuaria y navieras sin estar completamente reguladas. Todo ello se refleja en la disparidad de los indicadores incluidos en los siguientes apartados y en resumen, evidencia la necesidad de completar la regulación del servicio en todos los puertos del sistema portuario estatal. Como ya se ha mencionado, existen diferentes modelos de gestión en los puertos estatales y, en algunos casos, al tratarse de un servicio con poca antigüedad, todavía no se regula el servicio de manera adecuada. Mientras que en algunos puertos existen estaciones marítimas de pasajeros o terminales de cruceros en las que el servicio es prestado por empresas licenciatarias que disponen de un gran número de medios, en otros puertos, generalmente con un tráfico de pasajeros menos significativo, el servicio se encuentra menos desarrollado y es prestado con un menor número de medios.

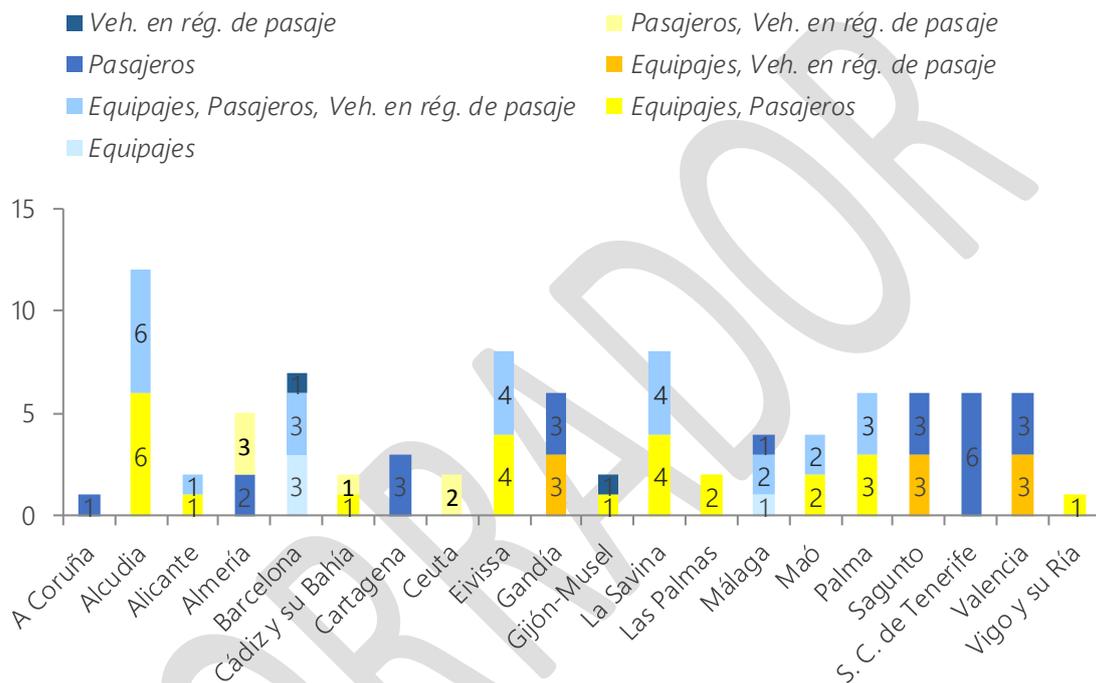
4.2.1. NÚMERO DE EMPRESAS PRESTADORAS DEL SERVICIO AL PASAJE POR AUTORIDAD PORTUARIA

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 título habilitante (pasajeros, vehículos, equipaje).

Figura 44

Número de empresas prestadoras del servicio de pasaje, por tipo de título habilitante y puerto. 2018.



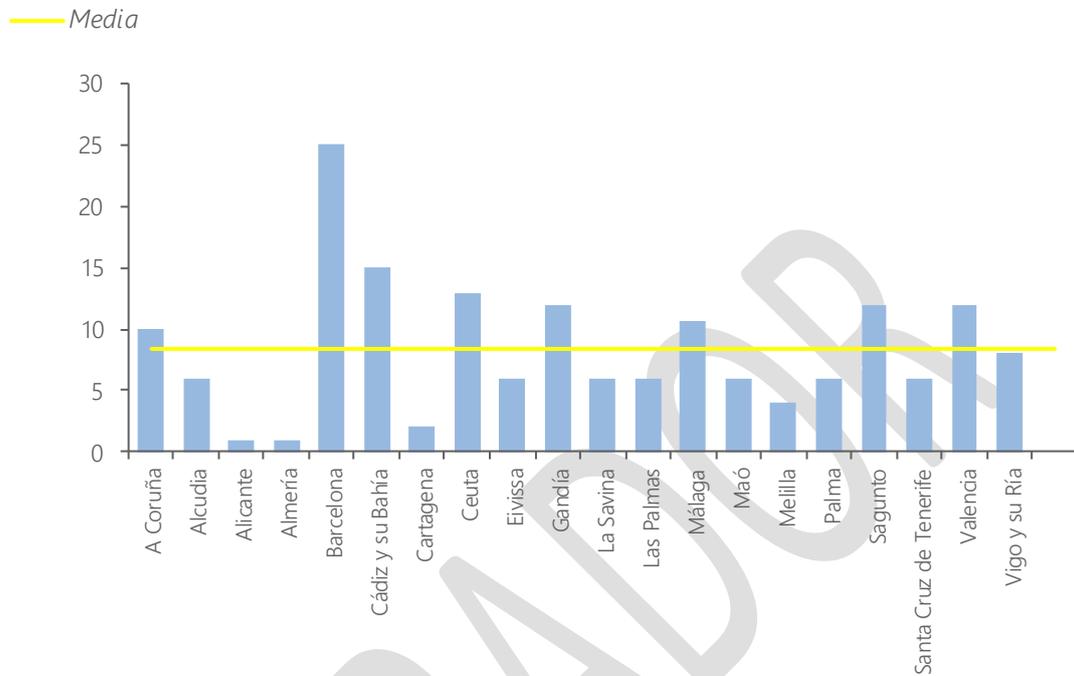
4.2.2. PLAZO MEDIO DE TÍTULOS HABILITANTES POR PUERTO

El plazo medio de los títulos habilitantes del servicio al pasaje en el sistema portuario español es de 8,7 años. Cabe destacar que las licencias de Barcelona tienen en general 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.

Los títulos habilitantes de algunos puertos, 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.

Figura 45

Plazo medio de los títulos habilitantes del servicio al pasaje, por puerto. 2018.

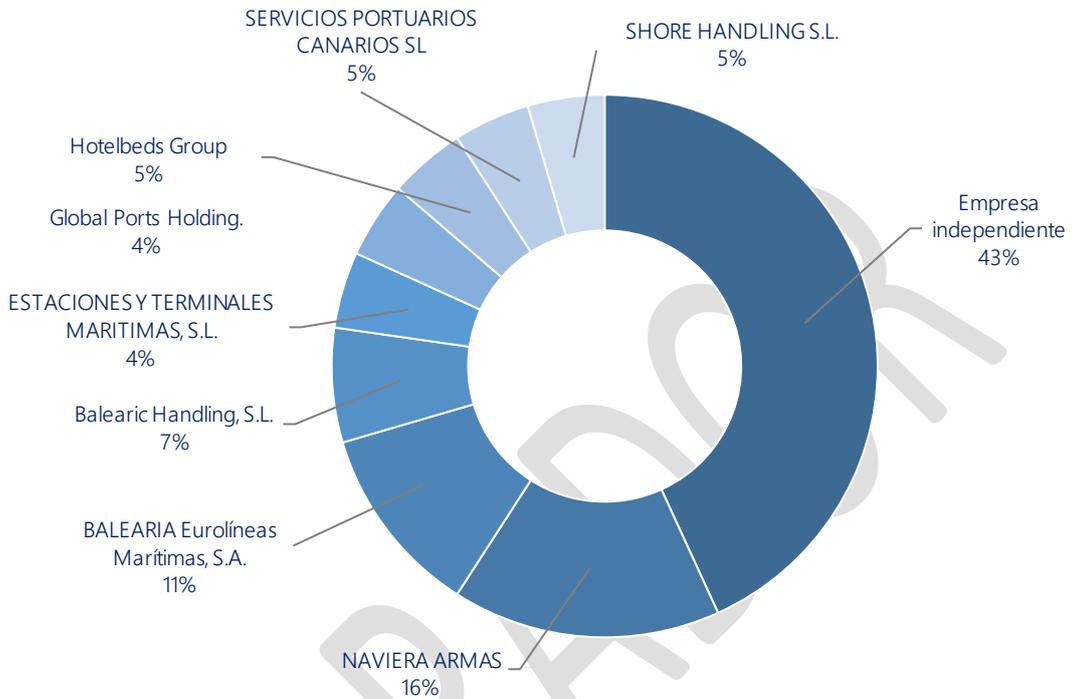


4.2.3. GRADO DE COMPETENCIA EMPRESARIAL EN EL MERCADO DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE, SEGÚN EL REGISTRO DE EMPRESAS PRESTADORAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

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 le 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 57%, frente a un número más reducido de empresas independientes que concentran el 43% de los títulos.

Figura 46

Empresas prestadoras del servicio al pasaje, según el número de títulos habilitantes. 2018.





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 trasbordo.

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 marzo⁴, 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.

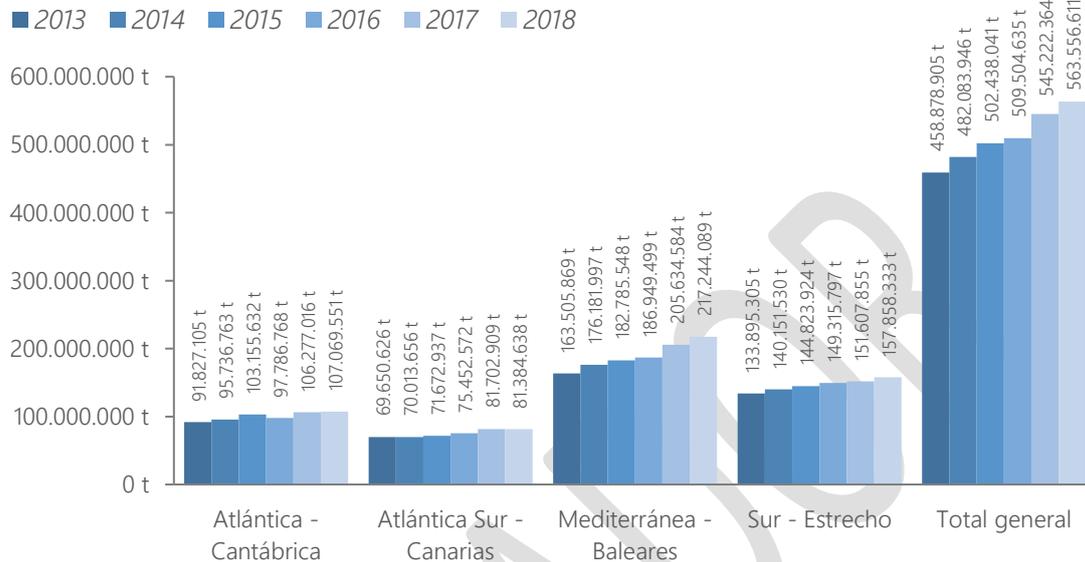
5.1. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

Durante el año 2018 el tráfico total de mercancías, donde se incluyen graneles líquidos, ha sido de 563,6 millones de toneladas, un 3 % más que en 2017. Por fachadas, en la fachada la Mediterránea – Baleares el tráfico aumenta un 6 %, en la fachada Sur – Estrecho un 4 %, mientras que en la fachada Atlántica – Cantábrica lo hace un 1 %. En la fachada Atlántica Sur – Canarias se produce un descenso insignificante del tráfico total.

⁴ 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 47

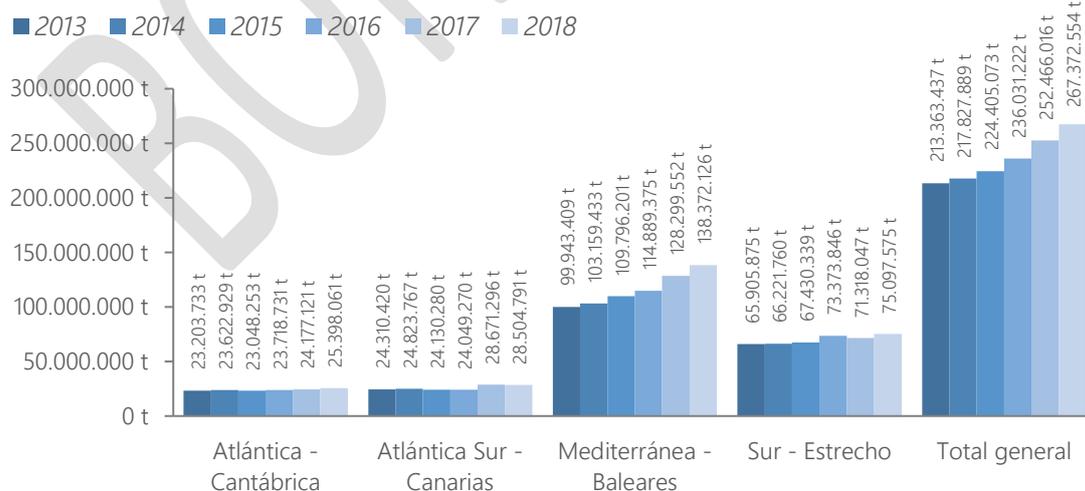
Evolución del tráfico portuario total. 2013-2018.



El grupo de mercancía más numeroso (47 % en 2018) en la actividad de gran parte de los puertos españoles es el de la mercancía general, con 267,4 millones de toneladas en 2018.

Figura 48

Evolución del tráfico de mercancía general. 2013-2018.

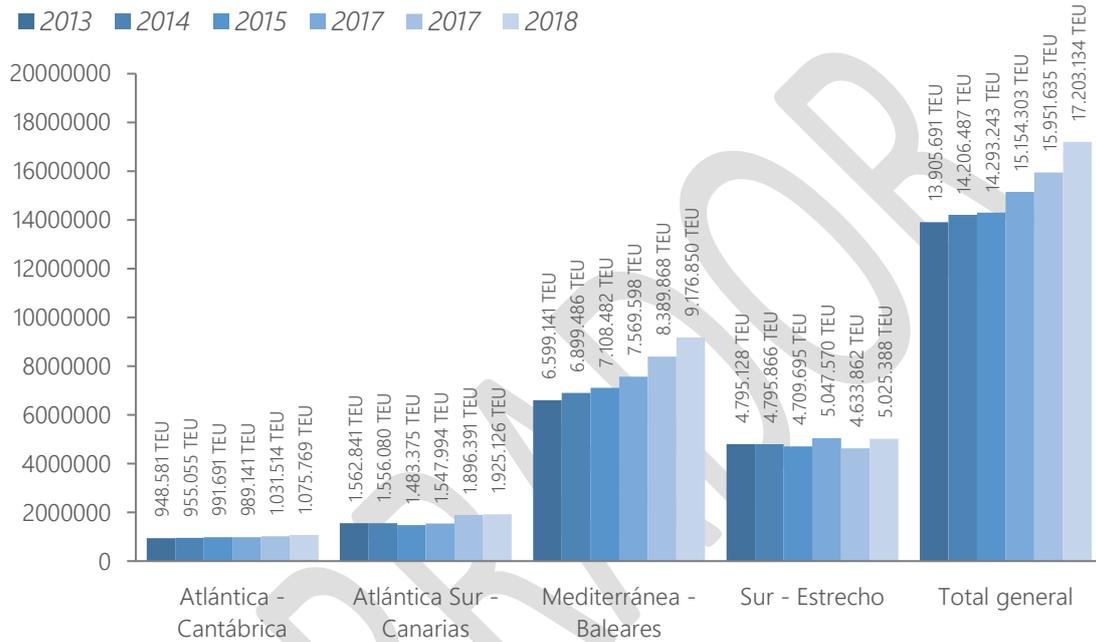


Del conjunto de esta mercancía general, la mayor parte ha sido movida en contenedores. En 2018 se operaron 17,2 millones de TEUs, cifras que suponen el mayor número de contenedores movido por el conjunto de los puertos españoles, con un incremento del 8 % con respecto al año anterior.

Por fachadas, el mayor incremento se produce en la fachada Mediterránea – Baleares (9 %), seguida de la Sur - Estrecho con un 8 %. En las fachadas Atlántica – Cantábrica y Atlántica Sur – Canarias el incremento es de un 4 % y un 2 % respectivamente.

Figura 49

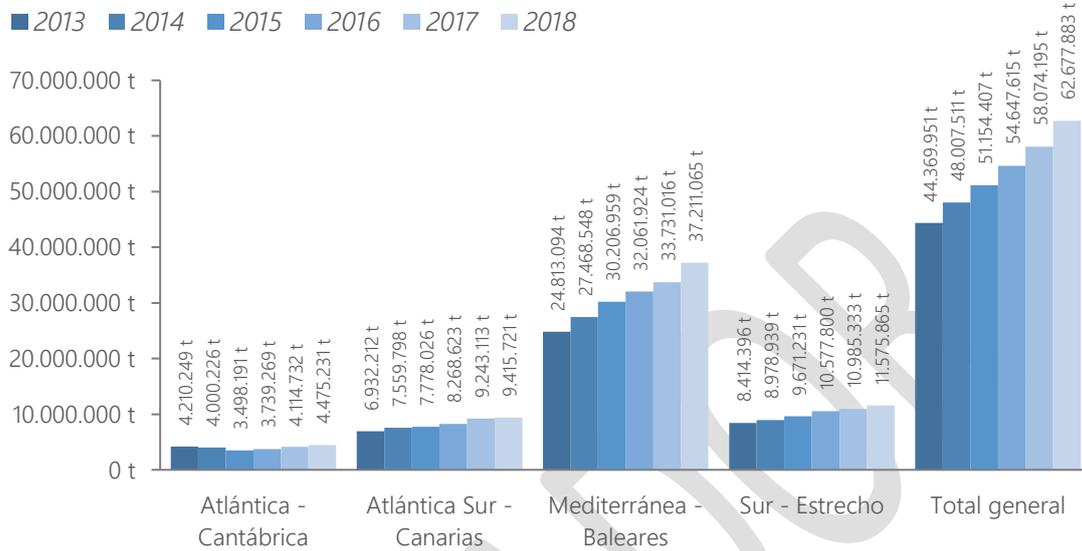
Evolución del tráfico de contenedores. 2013-2018.



De forma análoga, el tráfico ro-ro, vehículos de transporte de carga a bordo de los buques, creció un 8 % entre 2018 y 2017, con un 9 % en la fachada Atlántica – Cantábrica, un 2 % en la fachada Atlántica Sur – Canarias, un 10 % en la fachada Mediterránea – Baleares y un 5 % en la fachada Sur - Estrecho.

Figura 50

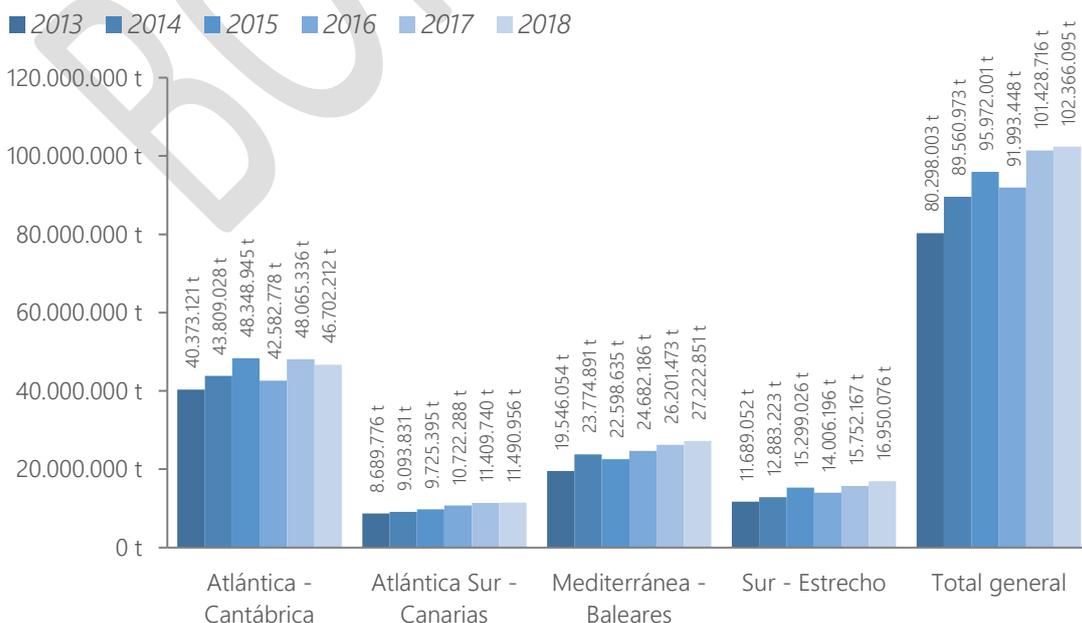
Evolución del tráfico de mercancía ro-ro. 2013-2018.



Los graneles sólidos han experimentado un ligero aumento en el volumen de tráfico del 1 % con respecto al año anterior. En la fachada Sur – Estrecho el crecimiento ha sido del 8 %, en la fachada Atlántica Sur – Canarias del 1 % y en la Mediterránea – Baleares del 4 %. La disminución del -3% en la fachada Atlántica – Cantábrica minoró la cifra de crecimiento global del tráfico total de graneles sólidos.

Figura 51

Evolución del tráfico de graneles sólidos. 2013-2018.



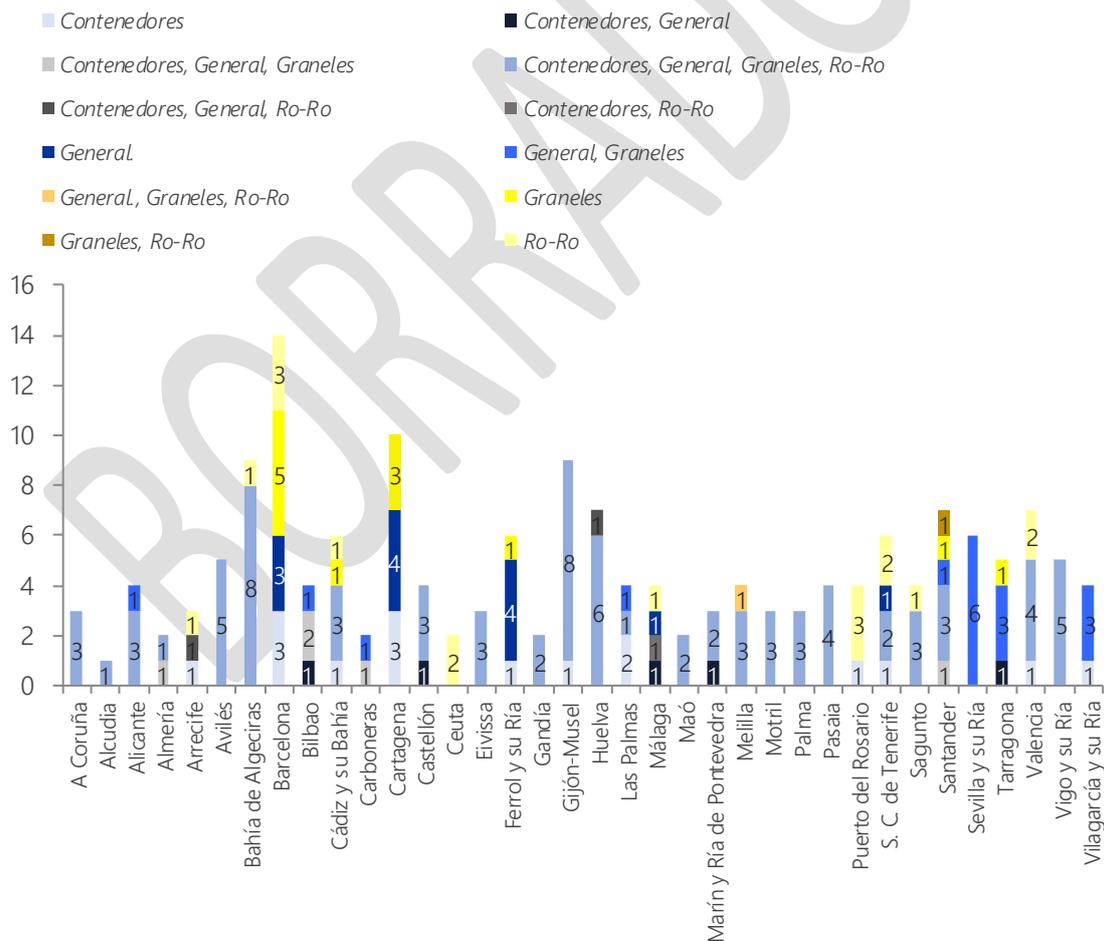
5.2. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS, POR PUERTO

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. El número de títulos habilitantes coincide con el número de empresas prestadoras por tipo de título y puerto.

Figura 52

Número de empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías, por tipo de título habilitante y puerto. 2018.



Los puertos que destacan en cuanto al número de títulos habilitantes del servicio son Barcelona, Cartagena, Bahía de Algeciras y Gijón, con hasta 4 o 5 empresas prestadoras en varios tipos de

mercancías. Por el contrario, los puertos de Alcudia, Almería, Carboneras, Ceuta, Gandía y Mahón únicamente presentan uno o dos títulos habilitantes para la prestación del servicio de manipulación de mercancías.

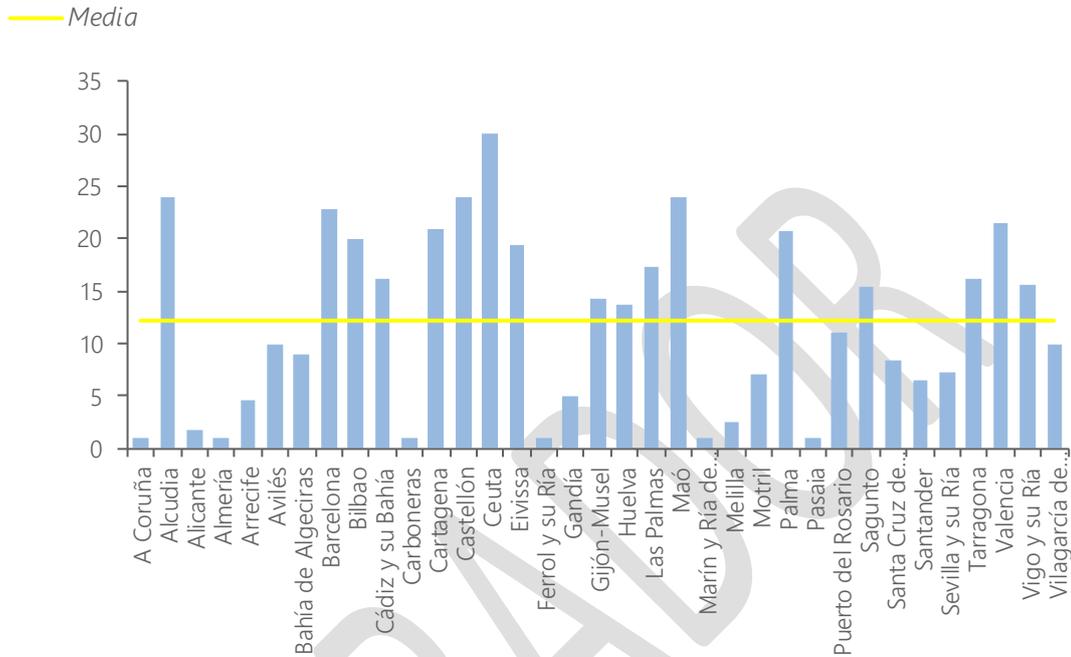
5.2.2. PLAZO MEDIO DE LOS TÍTULOS HABILITANTES POR PUERTO

El TRLPEMM determina en su artículo 114 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; o bien en el caso en que haya inversión significativa en obras e instalaciones fijas que tengan incidencia en la prestación del servicio, en cuyo caso pueden ser de 50 o 30 años, dependiendo de las obras. El plazo medio de los títulos habilitantes en el sistema portuario español es de 12,6 años.

Los títulos habilitantes de algunos puertos, cuyo plazo es sensiblemente inferior a la media nacional, se corresponden con ampliaciones de las licencias concedidas hasta la aprobación de los nuevos pliegos de prescripciones particulares. Por otro lado, los casos en los que el plazo supera ampliamente la media nacional se explican por las inversiones significativas desarrolladas.

Figura 53

Plazo medio de los títulos habilitantes del servicio de manipulación de mercancías, por puerto. 2018.

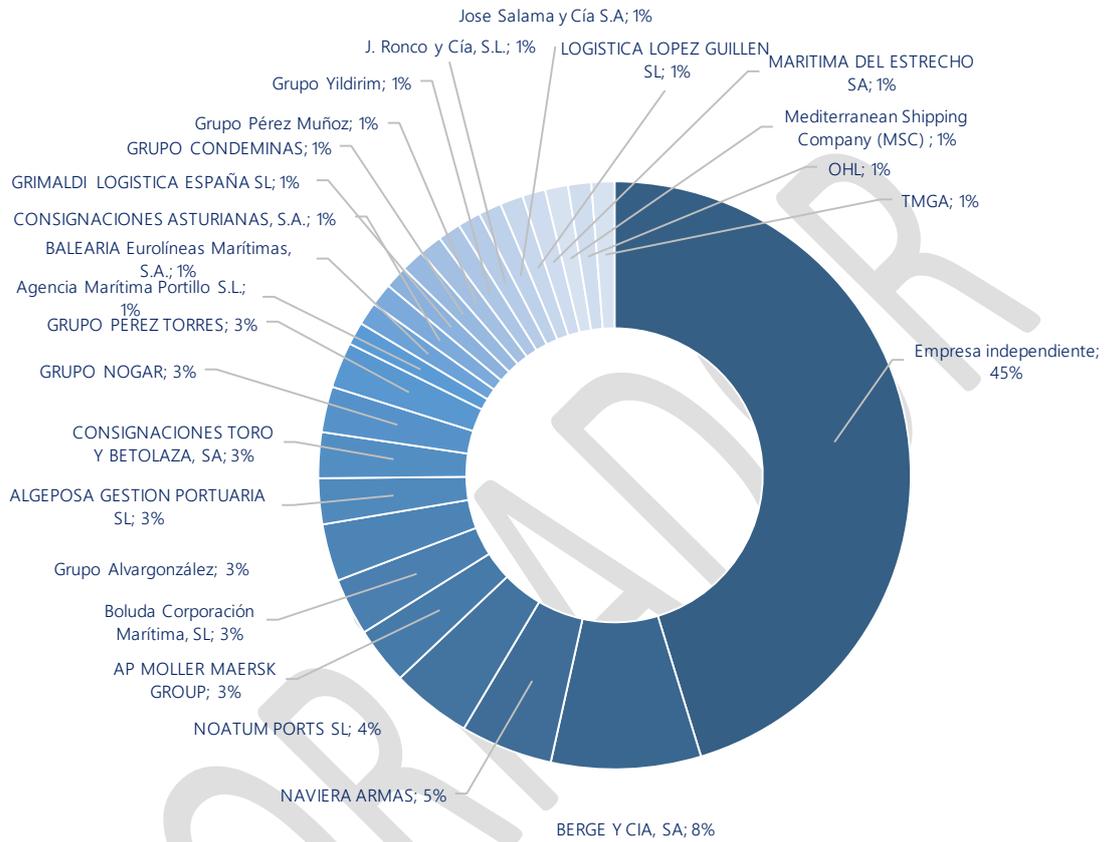


5.2.3. GRADO DE COMPETENCIA EMPRESARIAL EN EL MERCADO DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍA, SEGÚN EL REGISTRO DE EMPRESAS PRESTADORAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Existe una presencia destacable de empresas o grupos empresariales con actividad en varios puertos, que suponen el 55 % del reparto total. Destacan los Grupos Bergé y Naviera Armas, con un 8 % y un 5 % respectivamente de los títulos habilitantes registrados.

Figura 54

Empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías, según el número de títulos habilitantes. 2018.



6. CONCLUSIONES GENERALES DE LOS INDICADORES DE LOS SERVICIOS

A continuación, se resumen las principales conclusiones derivadas del análisis de los servicios realizado en apartados anteriores:

- El aumento de tráficos del sistema portuario español en el año 2018 ha sido de un 3,4 % con respecto a 2017, lo que se ha reflejado, salvo excepciones, en un aumento de la actividad y de la facturación de los servicios portuarios.
- En los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías, la escasa información disponible en las diferentes bases de datos consultadas, así como la gran dispersión existente en los datos disponibles, impiden obtener indicadores económicos y de actividad fiables. Sería conveniente que Autoridades Portuarias y prestadores trabajaran para obtener ese tipo de información.
- 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. En el caso particular del servicio al pasaje, todavía existen muy pocos Pliegos de Prescripciones Particulares de este servicio, aprobados al amparo de la Ley 48/2003 o del TRLPEMM.
- El plazo medio de los títulos habilitantes es en general cercano al máximo indicado en el TRLPEMM para todos los servicios. Los títulos cuyo plazo es sensiblemente inferior a la media nacional, se corresponden con ampliaciones de las licencias concedidas hasta la aprobación de los nuevos Pliegos de Prescripciones Particulares. En los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías hay títulos habilitantes que se han otorgado vinculados a la concesión de terminales, por lo que su plazo se ha equiparado al de éstas, superando en gran medida la media nacional en estos casos.
- El número de empresas prestadoras de los servicios técnico-náuticos es en general de una por puerto, con la excepción de algún caso en los servicios de remolque y amarre. De todas formas, y pese a existir casos de puertos con dos licencias abiertas al uso general para estos dos servicios, 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.
- Por el contrario, en el servicio de recepción de desechos generados por buques, 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.
- En cuanto al servicio al pasaje, 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 general, los títulos habilitantes se adaptan a las necesidades de cada puerto, ya sea mediante licencias específicas para cruceros o mediante licencias específicas para líneas regulares de transporte de pasajeros.

En aquellos puertos donde coexisten ambos tráficos, se otorgan generalmente licencias diferenciadas para cada tráfico y para el tipo de subservicios que realizan: pasajeros, vehículos y equipajes.

- En el servicio de manipulación de mercancías existen también una cantidad considerable de prestadores. La mayoría de los títulos habilitantes son polivalentes, mientras que los restantes son títulos específicos dedicados a un único tipo de mercancía.
- A partir de los indicadores económicos y de actividad en aquellos servicios en los que hayan podido ser elaborados, cabe destacar:
 - La ligera disminución en la facturación media (€/servicio) de los servicios de practica y remolque en 2018, con respecto al año 2017. Sin embargo, para el servicio de amarre y desamarre se produce un cierto aumento de la facturación media.
 - 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.
 - En lo relativo al servicio de recepción de desechos, el número de servicios realizados en los puertos españoles durante el año 2018 ha sido ligeramente superior al de 2017, al igual que la facturación total y el volumen total de desechos recogidos.
 - Además, el volumen de desechos recogidos pertenecientes al Anexo I es superior a los del Anexo V, pero son los desechos pertenecientes al Anexo V aquellos en los que se ha recogido un mayor volumen de desechos no cubiertos por la tarifa fija.

7. RECOMENDACIONES

En este capítulo se describen las recomendaciones propuestas por el Observatorio cuyo objetivo es mejorar las condiciones del mercado de los servicios portuarios españoles y favorecer la competitividad del sistema portuario español en su entorno. 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, o 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 o se trata de acciones que a pesar de su necesidad no se han desarrollado o completado, por el momento.

MARCO NORMATIVO

1) Llevar a cabo las acciones necesarias para la adaptación del marco regulatorio de los servicios portuarios españoles a los cambios legislativos acontecidos



2) Analizar la influencia en la competitividad del actual sistema de bonificaciones y tasas portuarias

PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES

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



4) Establecer en los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios tarifas máximas ajustadas y proporcionales a los costes de los servicios, que sean equitativas y que aseguren la viabilidad del servicio.



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

PRESTACIÓN DEL SERVICIO

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

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) 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

9) Desarrollar campañas de análisis de la calidad de los servicios portuarios

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

MARCO NORMATIVO

1) Llevar a cabo las acciones necesarias para la adaptación del marco regulatorio de los servicios portuarios españoles a los cambios legislativos acontecidos

Tal y como se ha comentado anteriormente, en los últimos años se han producido una serie de 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.

En el caso del Reglamento UE 2017/352, en aplicación desde el año 2019, 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. A lo largo de los últimos meses se ha analizado la adaptación del servicio de suministro de combustible a buques como servicio portuario, sin embargo, es necesario realizar las adaptaciones correspondientes en el TRLPEMM, así como desarrollar los Pliegos de Prescripciones Particulares que regulen la prestación del servicio.

De la misma forma, es necesario adaptar el TRLPEMM, adecuándolo al resto de cambios que ha conllevado el Reglamento UE 2017/352 en la regulación de los servicios portuarios.

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. Por ello, es necesario adaptar los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios, de forma que no sean contrarios a lo determinado por dicha Ley.

2) Analizar la influencia en la competitividad del actual sistema de bonificaciones y tasas portuarias

Las tasas portuarias son el principal recurso económico de las Autoridades Portuarias y del sistema portuario estatal en general. El actual sistema de tasas ha estandarizado las tasas de utilización y las tasas de actividad. Por otro lado, el TRLPEMM contempla una serie de bonificaciones cuyo objetivo es incentivar la calidad en la prestación de servicios, las mejores prácticas medioambientales, el crecimiento de los tráficos, etc.

Asimismo, las propias Autoridades Portuarias pueden establecer, anualmente, una serie de bonificaciones de carácter estratégico incentivar la captación, la fidelización y el crecimiento de los tráficos y de los servicios marítimos que coadyuven al desarrollo económico y social de la zona de influencia económica de los puertos o de España en su conjunto.

Por otro lado, el TRLPEMM contempla que con el objeto de que se pueda tomar en consideración la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria y garantizar el principio de autosuficiencia económico-financiera, en un marco de competencia leal entre puertos, cada Autoridad Portuaria podrá proponer en el marco del Plan de Empresa anual tres coeficientes correctores que se aplicarán respectivamente a las cuantías básicas de las tasas del buque (T-1), del pasaje (T-2) y de la mercancía (T-3), según las consideraciones contempladas en el propio TRLPEMM.

La adición de los coeficientes correctores y de las bonificaciones puede implicar, en algunos casos, diferencias significativas en las tasas que se aplican en un puerto frente a las que se aplican en otro. Por otro lado, otros sistemas portuarios del entorno competitivo del español disponen de sistemas de tasas que difieren significativamente del modelo español.

Por todo ello, se considera conveniente que Puertos del Estado analice el actual sistema de tasas y bonificaciones, de forma que se pueda diagnosticar su influencia en la competitividad portuaria e identificar alternativas que puedan mejorar el marco regulatorio portuario, asegurando la leal competencia y fomentando la captación de tráficos.

PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES

3) 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 de este, 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 uno 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.

4) Establecer en los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios tarifas máximas ajustadas y proporcionales a los costes de los servicios, que sean equitativas y que aseguren la viabilidad del servicio.

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 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.

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

Se mantiene la necesidad, con respecto a ediciones anteriores de este Documento, 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.

Cabe destacar que, actualmente, además de los diversos Pliegos que, por el momento, no han sido informados por Puertos del Estado, todavía hay 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)).

PRESTACIÓN DEL SERVICIO

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

Tal como se ha indicado a lo largo del Documento, a fecha de redacción de esta versión todavía existen datos que no han sido reportados por prestadoras y Autoridades Portuarias a través del SIGEIN, sobre todo los 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 requerir 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. Asimismo, es imprescindible que los datos se envíen dentro de los plazos solicitados, de forma que, salvo casos excepcionales, se disponga de toda la información necesaria para que el Documento de Análisis del Mercado de los Servicios Portuarios pueda desarrollarse y finalizarse a lo largo del primer semestre del año.

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, solventando las dudas que puedan surgir a la hora de reportar los datos, 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.

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

Esta recomendación se ha incluido en todas las ediciones del Documento de Análisis, desde la primera edición. Sin embargo, en la actualidad siguen siendo muy pocas las prestadoras que cumplen con el requisito de la separación contable de actividades, tal y como se exigen 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.”

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. 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

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) 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

9) Desarrollar campañas de análisis de la calidad de los servicios portuarios

Entre los años 2017 y 2018 se desarrolló el estudio titulado "Sistema de medición de la calidad de los servicios portuarios". Uno de los principales resultados de dicho estudio ha sido la determinación de un catálogo de indicadores, tanto comunes a todos los servicios portuarios como particulares de cada uno de ellos. Entre los indicadores definidos, se encuentra la satisfacción de los usuarios con la calidad del servicio, cuya medición se realizará a través de encuestas (a consignatarios, navieras, capitanes y usuarios de las navieras).

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. Actualmente, 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.

Los resultados de las campañas de encuestas, como de los análisis de los indicadores de calidad ya incluidos en SIGEIN, permitirá identificar puntos de mejora o factores que puedan influir en el mercado.

10) 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 TRLPEMM. 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.