

2020



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES DEL ESTADO DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

2020

Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios

VERSIÓN 20211129

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	2
2.	SERVICIOS PORTUARIOS TÉCNICO-NÁUTICOS	6
2.1.	PRACTICAJE	12
2.2.	REMOLQUE	19
2.3.	AMARRE	26
3.	SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES.....	34
3.1.	INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES.....	37
3.2.	INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES.....	39
3.3.	INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES.....	44
4.	SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE.....	47
4.1.	INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE.....	47
4.2.	INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE 50	
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	57
6.	CONCLUSIONES GENERALES DE LOS INDICADORES DE LOS SERVICIOS	59
7.	RECOMENDACIONES	61

1. INTRODUCCIÓN

El Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios (en adelante, Observatorio) presenta, un año más, el "*Documento de Análisis del Mercado de los Servicios Portuarios del año 2020*" (en adelante, Documento de Análisis). Se trata de un informe que el Observatorio desarrolla con una periodicidad anual, con el objetivo de analizar la evolución del mercado de los servicios portuarios españoles, poniendo a disposición de las instituciones y personas interesadas información de los mismos acerca de la actividad desarrollada, los resultados anuales y la evolución del mercado, entre otros.

Este Documento sintetiza los análisis llevados a cabo por el Observatorio sobre los servicios portuarios españoles en el año 2020, 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 esta forma se muestra una imagen del escenario competitivo de los puertos españoles, en cuanto a prestación de los servicios portuarios, en el año 2020.

Además, este Documento facilita a Puertos del Estado dar cumplimiento con lo determinado en el artículo 123 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, TRLPEMM), en el que se 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.

El Documento mantiene la estructura de años anteriores distribuida en siete capítulos. Tras la introducción, en el segundo capítulo se desarrolla el análisis de indicadores de los tres servicios técnico-náuticos. En el tercer capítulo, el análisis se centra en el servicio portuario de recepción de desechos generados por buques. Seguidamente, el capítulo cuarto está dedicado al análisis de la actividad del servicio portuario al pasaje. A continuación, se analiza el servicio portuario de manipulación de mercancías. Una vez analizados los seis servicios portuarios indicados¹, se plantean las principales conclusiones de los análisis anteriores, a modo de resumen, en el capítulo sexto. El informe finaliza con un capítulo de recomendaciones que, desde el Observatorio, se consideran adecuadas para mejorar la competitividad del sector.

Para el desarrollo de los análisis e indicadores incluidos en este Documento, los datos han sido obtenidos de 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.

¹ Tras la publicación del Reglamento UE 2017/352, el servicio de suministro de combustible a buques ostenta la consideración de servicio portuario, así como, la recepción de residuos de carga es incluida dentro del alcance del servicio portuario de recepción de desechos generados por buques. Cabe destacar que, por el momento, ante la falta de datos recopilados sobre la prestación de estas novedades en los servicios portuarios, en el presente documento, correspondiente al año 2020, no se han desarrollado indicadores sobre el mismo.

- 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, sistema por medio del cual se recopilan datos de prestadores de servicios portuarios y de Autoridades Portuarias. Para el desarrollo de los indicadores incluidos en este documento, la captura de datos de las bases de datos mencionadas fue actualizada el día 29 de noviembre de 2021. Cabe destacar que, en esa fecha no estaban disponibles los datos de algunos puertos relativos al año 2020, por lo que, con el objetivo de no perder la comparación interanual con los años anteriores, se han tomado como valores de referencia para los puertos sin datos actualizados, los valores del año 2019. También, durante la recopilación de los datos del ejercicio de 2019 se ha procedido a la revisión de la actualización de los datos correspondientes al año 2019, ante posibles correcciones o modificaciones.

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.

Finalmente, cabe destacar que, el ejercicio de 2020 ha supuesto un año de difícil situación para el sector marítimo portuario debido a la incertidumbre existente en el desarrollo de la economía y comercio mundial, derivada de la crisis sanitaria global provocada por la COVID-19. En este aspecto, el sistema portuario español en su conjunto ha experimentado cierta contracción de la senda de crecimiento continuo que venía experimentando desde los últimos años, produciéndose un descenso del -25,9% y -31,1% en términos de GT acumulado y escalas de buques respectivamente. A su vez, esta disminución del comercio marítimo ha derivado en variaciones de la oferta en el mercado del transporte marítimo mundial, hecho que se ha visto reflejado en los principales índices de fletes a nivel mundial, los cuales han experimentado un crecimiento significativo a lo largo del último año.

A pesar de estos hechos, el sistema portuario español y los servicios portuarios en él prestados, han demostrado una vez más ser una de las piezas clave dentro de la cadena logística global, garantizando el suministro y aprovisionamiento de la sociedad en su conjunto, dando respuesta a las necesidades comerciales y económicas demostrando su esencialidad para el país. En dichos días de incertidumbre y ante el riesgo a que la comunidad portuaria se enfrentaba, las actividades portuarias en su conjunto fueron desarrolladas sin incidencia alguna, continuado ofertando unos servicios con eficiencia, regularidad y continuidad, tal y como se venía haciendo en el momento previo a la pandemia. Actualmente, el sistema se encuentra inmerso en el período de recuperación, alcanzando durante los 10 meses del año magnitudes de tráfico acumuladas superiores a las alcanzadas en el año 2020.

Figura 1

Comparativa de escalas y GT mensuales entre los años 2019 y 2020 en el Sistema Portuario Estatal.

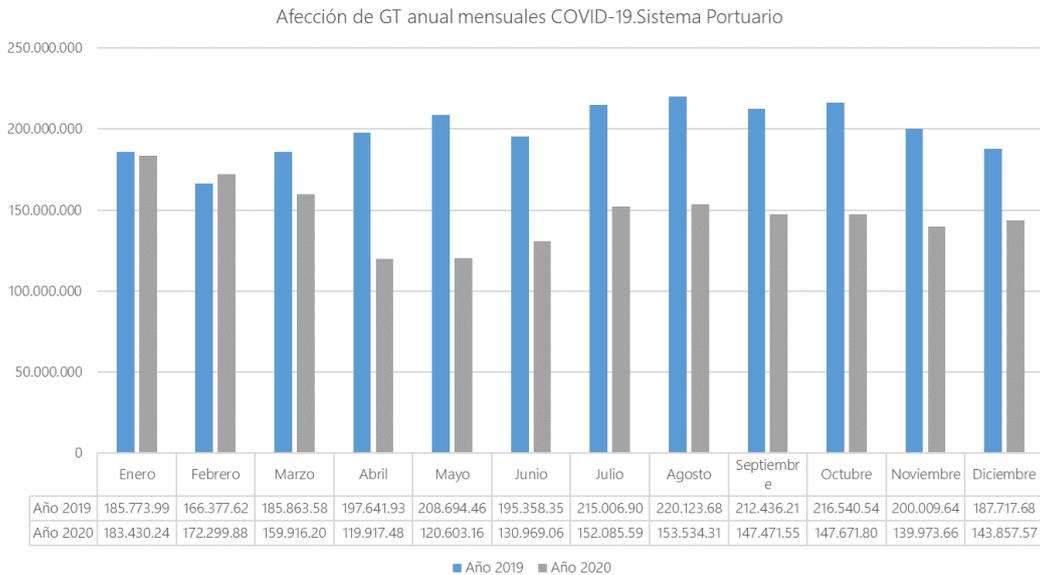
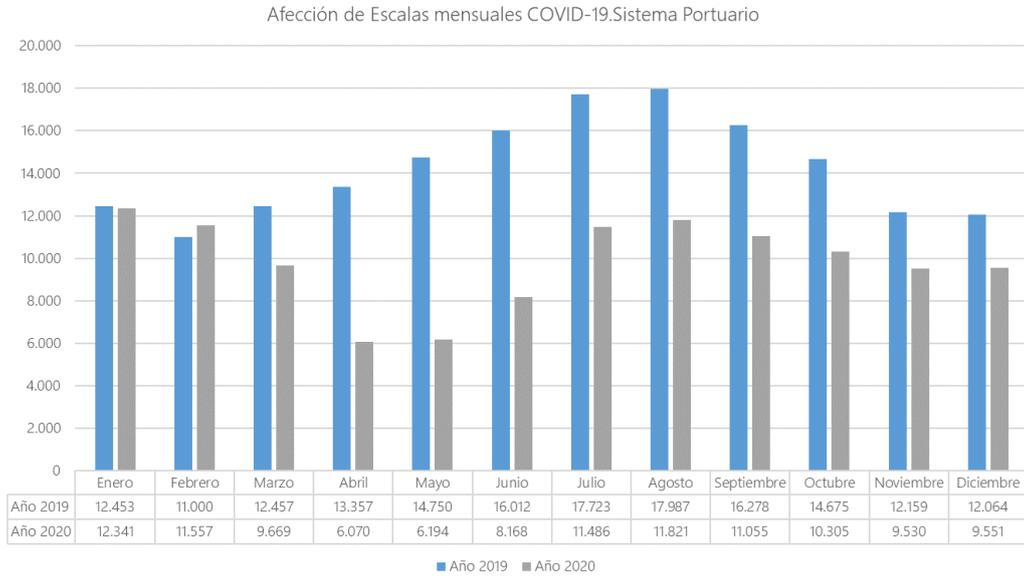
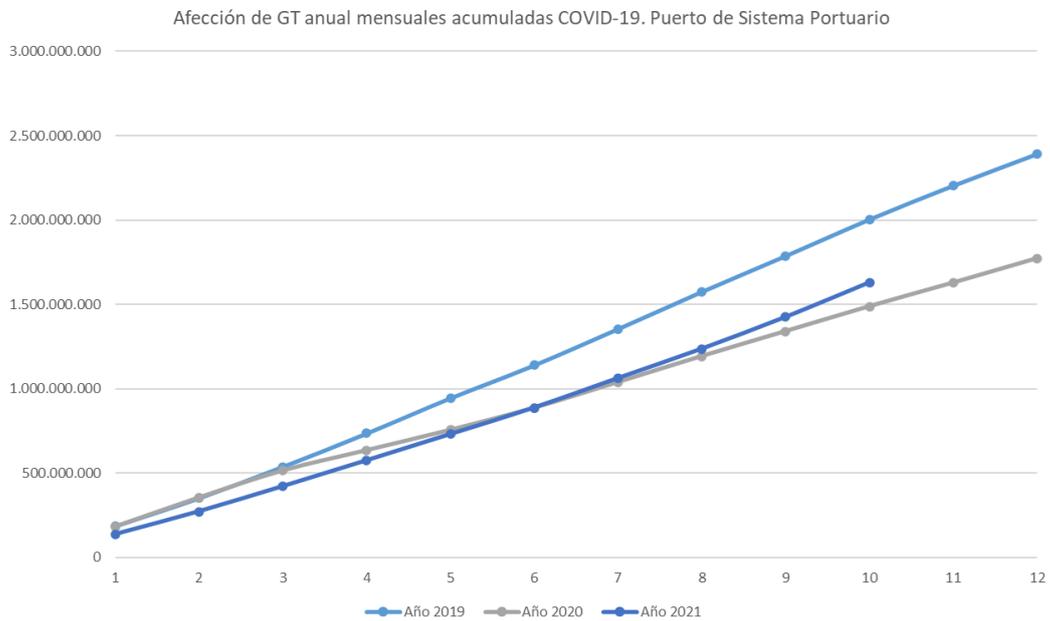
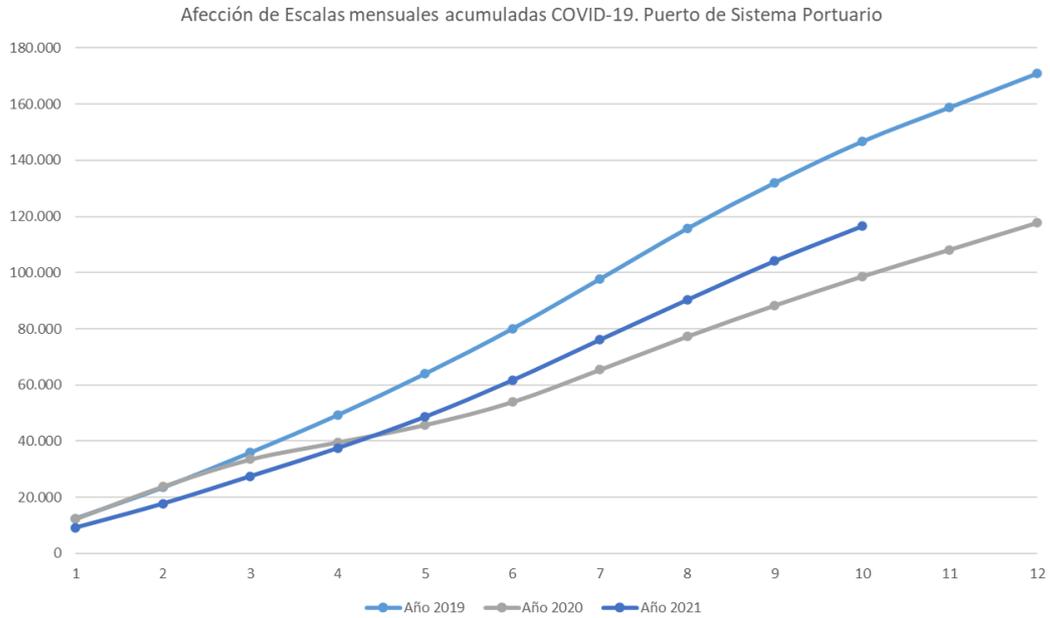


Figura 2

GT y escalas mensuales acumuladas entre los años 2019, 2020 y 2021 en el Sistema Portuario Estatal.



2. SERVICIOS PORTUARIOS TÉCNICO-NÁUTICOS

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

Figura 3

Total tráfico portuario² en el sistema portuario estatal, nº de escalas y arqueo bruto de los buques. 2013-2020.



² El tráfico total portuario comprende las cargas, descargas, tránsitos y transbordos de mercancías, incluyendo la pesca, el avituallamiento y el tráfico interior.

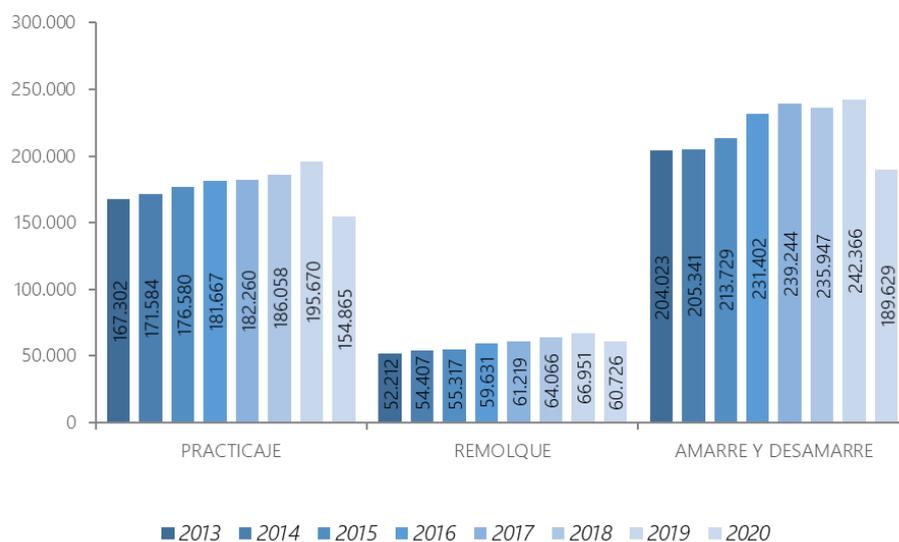
El año 2020 ha supuesto un descenso de las principales magnitudes del tráfico portuario, viéndose reducidas en un -30,9% las escalas de buques (52.720 menos que en el ejercicio anterior), mientras que, el total de toneladas de mercancías ha descendido en un -8,7% (48,93 millones de toneladas menos).

La variación de escalas de buques y de mercancías movilizadas a través de los puertos españoles ha roto su tendencia de crecimiento, con variaciones interanuales de signo negativo del -30,9% y -8,7% de manera respectiva. En cuanto al arqueo bruto acumulado (GT), también ha experimentado un descenso, aunque de menor valor que en el caso de las escalas, con una tasa de variación interanual del -25,9%.

En la siguiente gráfica se muestra el número total de servicios de practicaaje, remolque y amarre prestados en el total de los puertos para el periodo comprendido entre el 2013 y el 2020, sin incluir aquellos en régimen de integración de servicios:

Figura 4

Número de servicios totales, por servicio técnico náutico y año. 2013-2020.

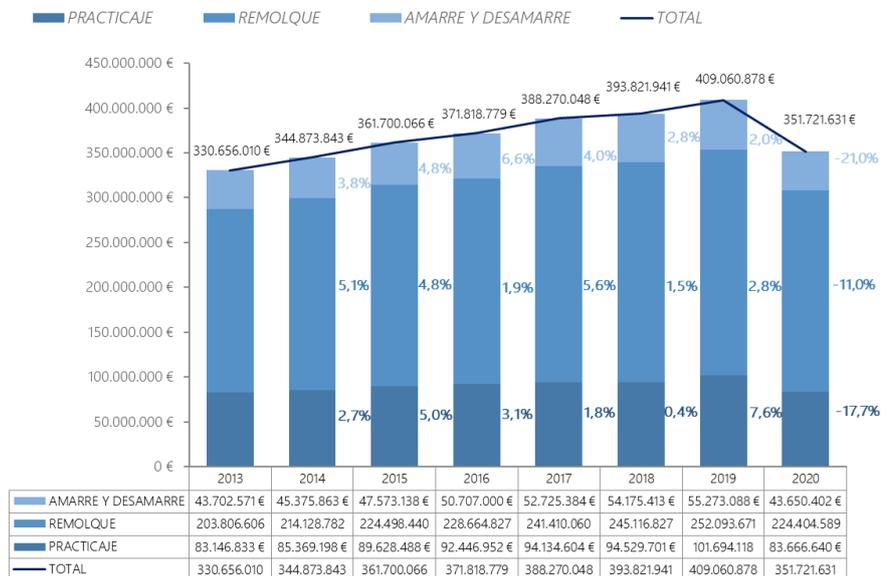


El número de servicios técnico-náuticos prestados en el ejercicio de 2020 se ha visto reducido respecto al 2019, cambiando la tendencia de creciente existente hasta ese mismo año. Las tasas de variación interanual registradas entre los años 2020 y 2019 han sufrido un descenso de -20,9% para practicaaje, -9,3% para remolque y -21,8% para amarre y desamarre, obteniendo como resultado 154.865, 60.726 y 189.629 servicios respectivamente.

En lo que respecta a la facturación de los servicios portuarios técnico-náuticos, en términos generales se ha producido un descenso de la facturación de un -14,0%. De manera particular, los descensos se han producido en los servicios de practicaaje (descenso de un -17,7%), remolque (descenso del -11,0%) y servicio de amarre y desamarre (máximo descenso de un -21,0%).

Figura 5

Evolución de la facturación total de los servicios técnico-náuticos. 2013-2020.

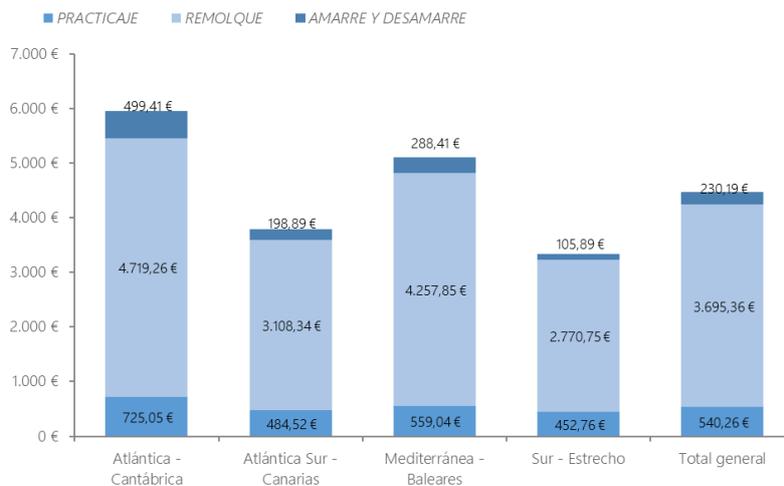


A continuación, se muestra la facturación media de cada servicio portuario (€/servicio) en cada una de las fachadas del sistema portuario.

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

Figura 6

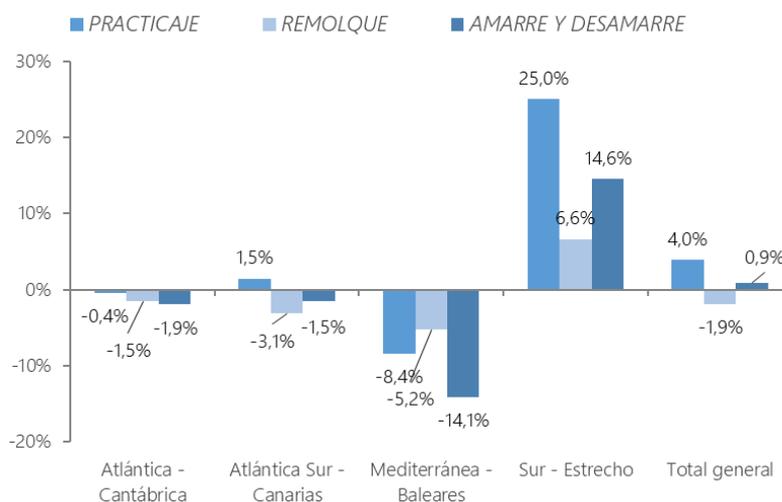
Facturación media por servicio de los servicios técnico-náuticos. 2020.



Las diferencias en cuanto a la facturación media por servicio, por tipo de servicio y fachada, con respecto a 2020 se representan en el gráfico siguiente:

Figura 7

Diferencias porcentuales de la facturación media por servicio entre 2020 y 2019, por tipo de servicio y fachada.



Tal y como se puede apreciar los mayores descensos se han producido en el servicio portuario de amarre y desamarre, concretamente en la fachada Mediterránea-Baleares con un descenso de la facturación media del -14,1%, seguido de los descensos de -1,9% y -1,5% de las fachadas Atlántica-Cantábrica y Atlántica Sur-Canarias respectivamente. Por el contrario, la fachada Sur-Estrecho sufrió un crecimiento del 14,6%, resultando una variación total en el servicio de amarre y desamarre del 0,9% de crecimiento.

Respecto al servicio portuario de remolque, todas las fachadas a excepción de la Sur-Estrecho, han sufrido un descenso en la facturación media por servicio, siendo el decrecimiento total de este servicio de -1,9%. La fachada Mediterránea-Baleares sufrió el máximo descenso seguida de la Atlántica Sur-Canarias, con -5,2% y -3,1% respectivamente. La fachada Sur-Estrecho por el contrario, experimentó un crecimiento del 6,6%.

Por último, en el caso del servicio portuario de practicaaje, la facturación media por servicio se incrementa en un 4,0% en general. Las fachadas Atlántica-Cantábrica y Mediterránea-Baleares sufrieron descensos de -0,4% y -8,4% de manera respectiva, mientras que en la fachada Sur-Estrecho y la Atlántica Sur-Canarias el conjunto de algunos puertos crecieron un 25,0% y un 1,5% respectivamente.

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 8

Resumen de indicadores del servicio portuario de practicaje. 2019-2020.

SERVICIOS TÉCNICO - NÁUTICOS		Practicaje		
Indicador	Fachada	2019	2020	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	27.001	24.304	-9,99%
	Atlántica Sur - Canarias	48.764	45.508	-6,68%
	Mediterránea - Baleares	61.821	51.627	-16,49%
	Sur - Estrecho	58.084	33.426	-42,45%
	TOTAL	195.670	154.865	-20,85%
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	19.662.041 €	17.621.592 €	-10,38%
	Atlántica Sur - Canarias	23.285.390 €	22.049.370 €	-5,31%
	Mediterránea - Baleares	37.715.835 €	28.861.705 €	-23,48%
	Sur - Estrecho	21.030.852 €	15.133.973 €	-28,04%
	TOTAL	101.694.118 €	83.666.640 €	-17,73%
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	728 €	725 €	-0,43%
	Atlántica Sur - Canarias	478 €	485 €	1,47%
	Mediterránea - Baleares	610 €	559 €	-8,37%
	Sur - Estrecho	362 €	453 €	25,05%
	MEDIA NACIONAL	520 €	540 €	3,95%

Figura 9

Resumen de indicadores del servicio portuario de remolque. 2019-2020.

SERVICIOS TÉCNICO - NÁUTICOS		Remolque		
Indicador	Fachada	2019	2020	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	12.966	11.793	-9,05%
	Atlántica Sur - Canarias	10.736	10.628	-1,01%
	Mediterránea - Baleares	22.756	20.865	-8,31%
	Sur - Estrecho	20.493	17.440	-14,90%
	TOTAL	66.951	60.726	-9,30%
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	62.152.814 €	54.232.021 €	-12,74%
	Atlántica Sur - Canarias	34.443.606 €	33.010.564 €	-4,16%
	Mediterránea - Baleares	102.245.374 €	88.840.086 €	-13,11%
	Sur - Estrecho	53.251.877 €	48.321.918 €	-9,26%
	TOTAL	252.093.671 €	224.404.589 €	-10,98%
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	4.793 €	4.719 €	-1,54%
	Atlántica Sur - Canarias	3.208 €	3.108 €	-3,11%
	Mediterránea - Baleares	4.493 €	4.258 €	-5,24%
	Sur - Estrecho	2.599 €	2.771 €	6,63%
	MEDIA NACIONAL	3.765	3.695	-1,86%

Figura 10

Resumen de indicadores del servicio portuario de amarre y desamarre. 2019-2020.

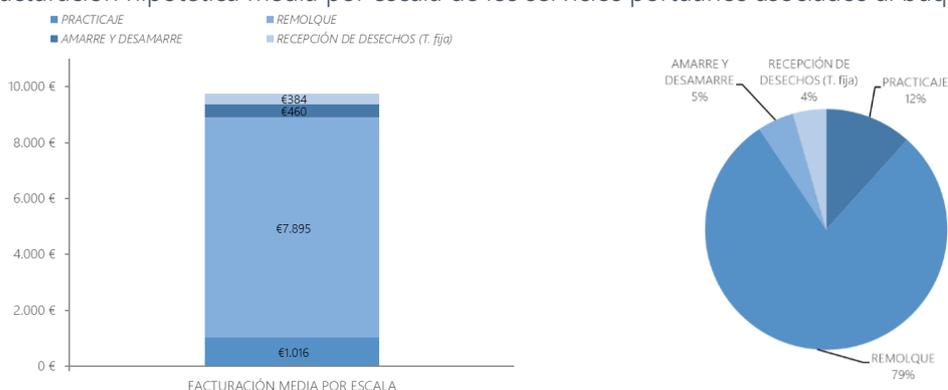
SERVICIOS TÉCNICO - NÁUTICOS		Amarre y desamarre		
Indicador	Fachada	2019	2020	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	25.647	22.088	-13,88%
	Atlántica Sur - Canarias	46.398	46.562	0,35%
	Mediterránea - Baleares	70.300	53.872	-23,37%
	Sur - Estrecho	100.021	67.107	-32,91%
	TOTAL	242.366	189.629	-21,76%
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	13.058.821 €	11.968.421 €	-8,35%
	Atlántica Sur - Canarias	9.369.765 €	9.038.495 €	-3,54%
	Mediterránea - Baleares	23.598.517 €	15.537.444 €	-34,16%
	Sur - Estrecho	9.245.985 €	7.106.042 €	-23,14%
	TOTAL	55.273.088 €	43.650.402 €	-21,03%
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	509 €	499 €	-1,92%
	Atlántica Sur - Canarias	202 €	199 €	-1,51%
	Mediterránea - Baleares	336 €	288 €	-14,08%
	Sur - Estrecho	92 €	106 €	14,55%
	MEDIA NACIONAL	228 €	230 €	0,93%

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 11

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 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, existiendo en la actualidad dos licencias otorgadas de esta última tipología.

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 (7,25 años)

Hay algunos puertos que presentan plazos muy cortos porque se trata de prórrogas de la vigencia del título habilitante hasta la aprobación de los nuevos Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio.

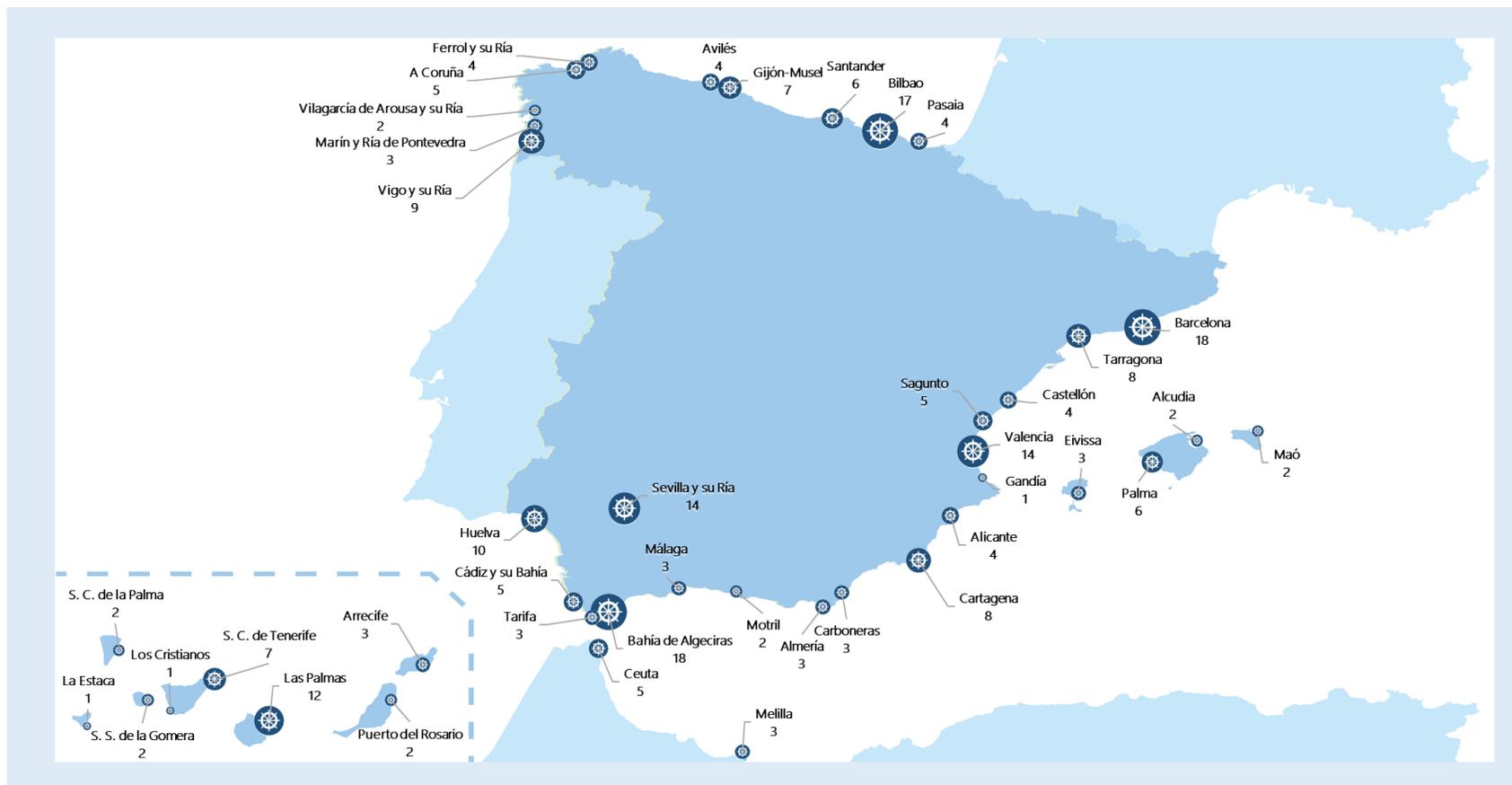
2.1.1. INDICADORES DE RECURSOS Y SERVICIOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

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 en los que se dispone de un mayor número de prácticos son: Algeciras y Barcelona con 18 prácticos, seguidos de Bilbao con 17, y Sevilla y Valencia con 14 prácticos de manera respectiva, y en sus fachadas correspondientes. En el caso de los puertos de las Islas Canarias, destaca el caso de Las Palmas, con un total de 12 prácticos.

Figura 12

Número de prácticos por puerto. 2020.



b. Número de servicios de practica realizados en cada puerto durante el año 2020, según tramo de arqueo bruto de los buques

Figura 13

Nº de servicios realizados por las empresas prestadoras del servicio de practica, por tramos de arqueo bruto. 2020



Las gráficas anteriores muestran el desglose por tramos de arqueo bruto del número de servicios realizados, por puerto, en el año 2020. Los puertos que mayor número de servicios concentran son Las Palmas (20.656 servicios), Bahía de Algeciras (17.383 servicios), Barcelona (14.265 servicios) y Valencia (11.504 servicios).

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

Existen ciertas desviaciones como las que se observan en el Puerto de Bilbao, que tiene un número de prácticos similar a Barcelona o Bahía de Algeciras, a pesar de ser un puerto con menos servicios (7.228), siendo el puerto con mayor número de servicios en la Fachada Atlántica - Cantábrica. El Puerto de Sevilla también presenta un número de prácticos mayor con respecto a su número de servicios, ostentando medios humanos en el nivel del Puerto de Valencia, con un total de 2.334 servicios, debido a la complejidad y tiempo de prestación al tratarse de un puerto interior de acceso fluvial. 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 2020 ha sido de 656 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. En este sentido, destaca el índice de actividad del Puerto de Bilbao y Puerto de Sevilla, en cuanto a su complejidad en términos de duración del servicio, de tal manera que se precisa un mayor número de prácticos de puerto para la realización de los mismos servicios, hecho que no redundará en una menor productividad del servicio.

Esta variable en la prestación del servicio es especialmente reseñable en el caso del Puerto de Sevilla, al tratarse del único puerto fluvial dentro del Sistema Portuario de Titularidad Estatal, hecho que deriva en ser uno de los puertos con más tiempo de dedicación en la prestación del servicio. . En el lado opuesto se encuentran los puertos de Las Palmas (1.471 servicios por práctico), Alcúdia (971 servicios por práctico) y Eivissa (856 servicios por práctico); que presenta indicadores más altos a los definidos por la tendencia nacional, principalmente debido a una menor necesidad de tiempo en la

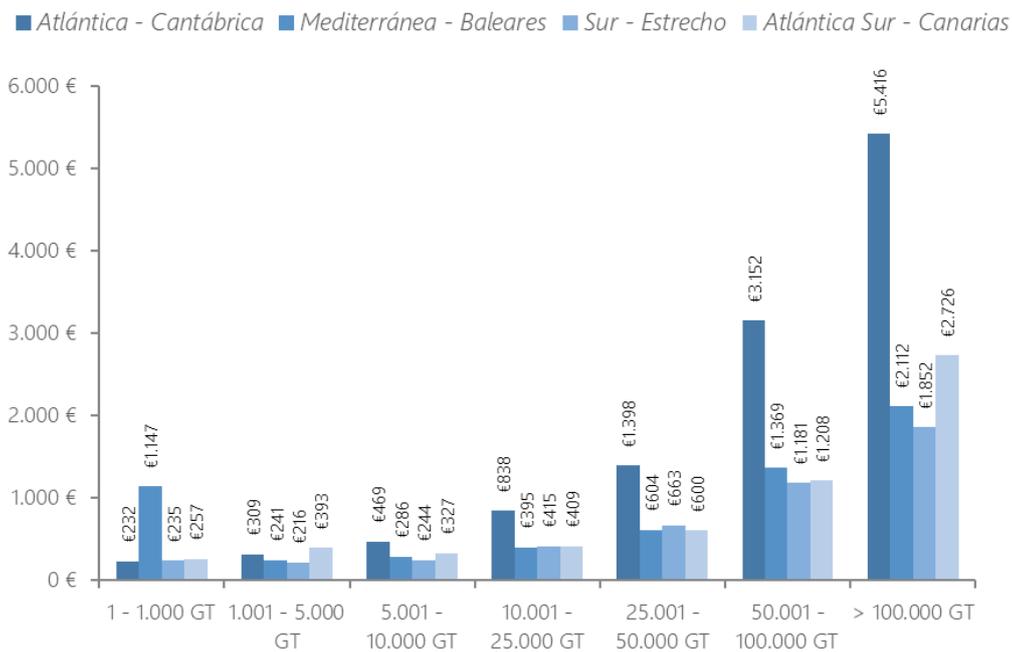
prestación del servicio, por las características propias de cada navegación. En total, se trata de 17 puertos los cuales superan el promedio de servicios prestados por práctico a nivel nacional.

2.1.3. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

El indicador económico del servicio de practicaje analizado es la facturación media por servicio, obtenida para el año 2020 por tramo de arqueo bruto y fachada, y representado en el gráfico siguiente.

Figura 15

Facturación entre número de servicios para el servicio de practicaje, por tramo de arqueo bruto y fachada. 2020.



Como se puede observar, en la fachada Atlántica – Cantábrica la facturación media por servicio es la más alta en todos los tramos de arqueo bruto excepto en el tramo de 1 a 1.000 GT, donde la mayor facturación es en la fachada Mediterránea-Baleares. Además, esta se aleja cada vez más de la media de las restantes fachadas a medida que aumentan los GT. En los tramos de buques de más de 10.001 GT, la facturación media de la fachada Atlántica – Cantábrica es de más del doble que la del resto de fachadas.



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 y Santander, donde hay tres y dos licencias de manera respectiva. Sin embargo, pese a la existencia de estas 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.).

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 (9,7 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.

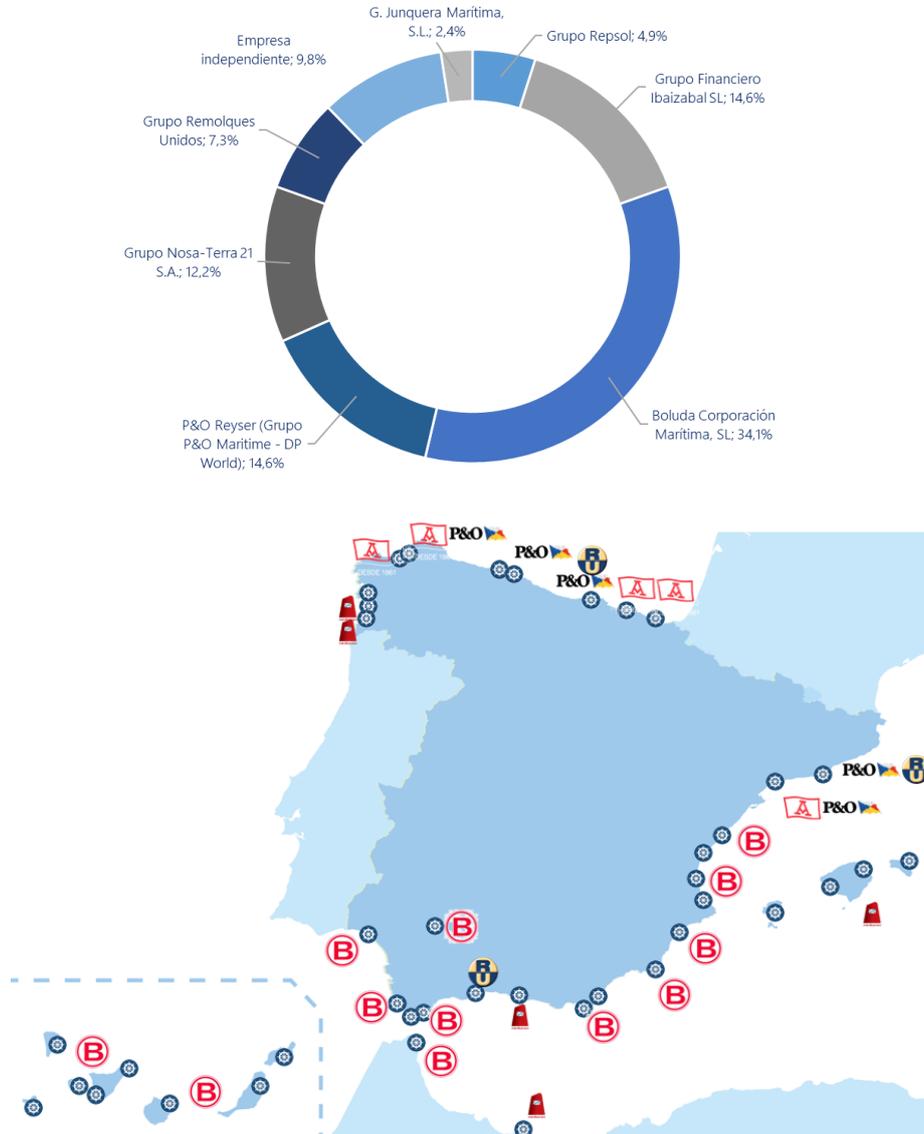
a. *Grado de competencia empresarial en el mercado del servicio portuario de remolque, en número de títulos habilitantes según el registro de empresas prestadoras de los servicios portuarios*

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 34 % de los títulos habilitantes existentes, al Grupo Financiero Ibaizabal un 14%, de igual forma de P&O Reyser (Grupo P&O Maritime-DP World³) con un 14%. Le siguen el Grupo Nosa-Terra 21 con un 12%, ostentando las empresas independientes un 10% del total de licencias.

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

Figura 16

Empresas prestadoras del servicio de remolque, según el número de títulos habilitantes. 2020.



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 disponen de 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 y Almería en la fachada Sur-Estrecho, con 8 y 5 remolcadores; y Huelva y Las Palmas en la fachada Atlántico Sur-Estrecho, con 12 y 8 remolcadores, respectivamente.

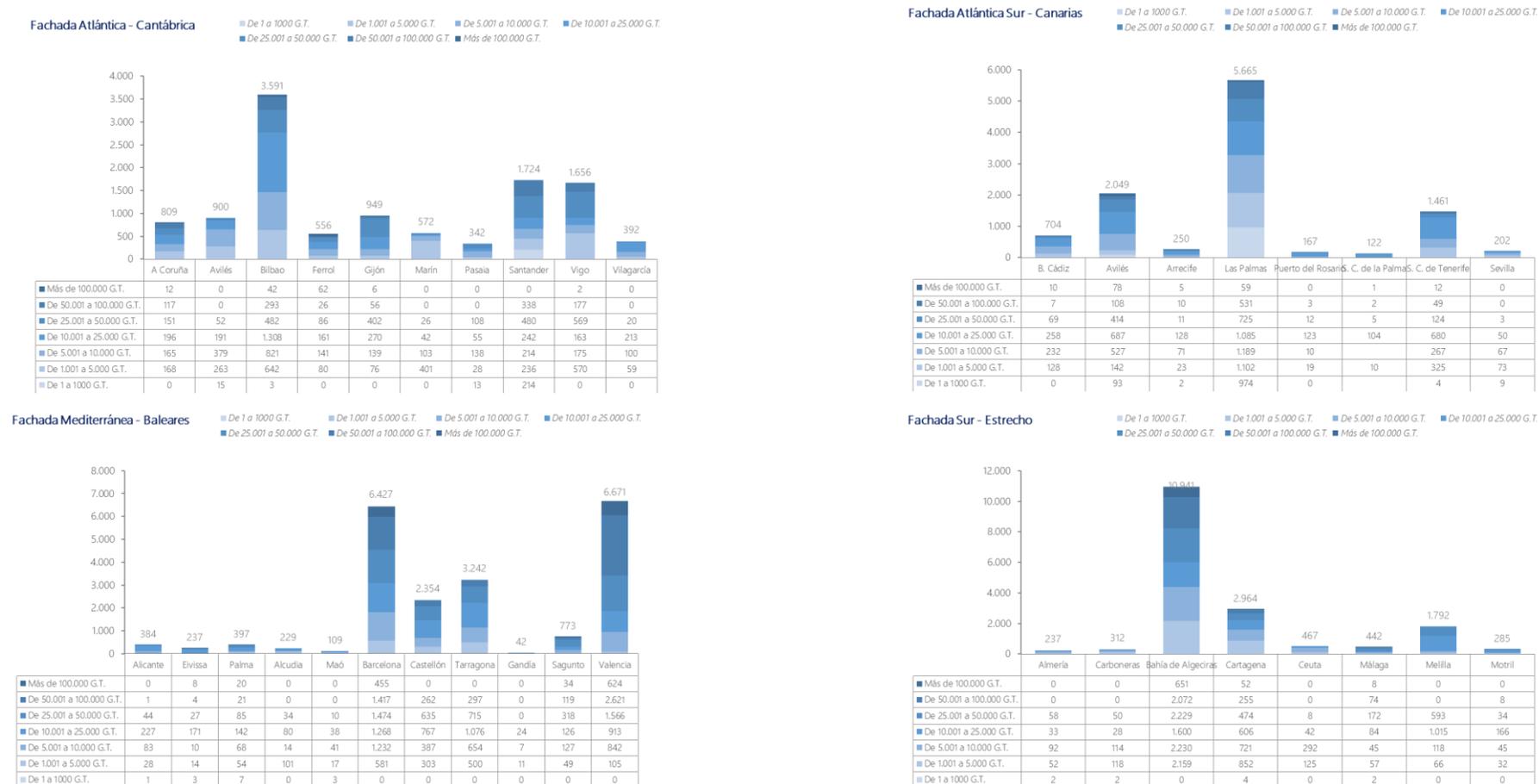
Figura 17

Número de remolcadores por puerto. 2020.



b. Número de servicios de remolque realizados en cada puerto durante el año 2019, según tramo de arqueo bruto de los buques

Figura 18. Nº de servicios realizados por las empresas prestadoras del servicio de remolque, por tramos de arqueo bruto. 2020



Las gráficas anteriores muestran el desglose por tramos de arqueo bruto del número de servicios de remolque realizados, por puerto, en el año 2020. Los puertos que mayor número de servicios concentran son Bahía de Algeciras (10.941 servicios), Valencia (6.671 servicios), Barcelona (6.427 servicios) y Las Palmas (5.665 servicios) y, seguidos en otro nivel de servicios prestados, Bilbao (3.591 servicios), Tarragona (3.242 servicios) y Cartagena (2.964 servicios). Destacar que en el puerto de Valencia se concentra el mayor porcentaje de servicios en los tramos de arqueo bruto más altos.

Como se puede observar, existe una correlación entre el número de remolcadores representado en la Figura 17 y el número de servicios que incluye la Figura 18, 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.

Respecto a la afirmación anterior, existen ciertas desviaciones en determinados puertos, como es el caso de los puertos de Huelva y Gijón, con un número de remolcadores similar a los existentes en los puertos con mayor número de servicios (Bahía de Algeciras, Barcelona y Valencia), pero con un total anual inferior: 2.049 y 951 servicios de manera respectiva. Por otro lado, existen casos desde otro punto de vista, como el caso de Melilla, con un elevado número de servicios (1.792 servicios) y un único remolcador, motivado por la obligatoriedad del servicio para todos los buques por motivos de seguridad, prestándose como mínimo en todas las maniobras. Las restantes 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 determinados por sus tráficos específicos.

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 2020 ha sido de 402 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 1.792 servicios, la cifra más alta de todos los puertos. El puerto con el valor más bajo de este indicador es Gandía, con 21 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.

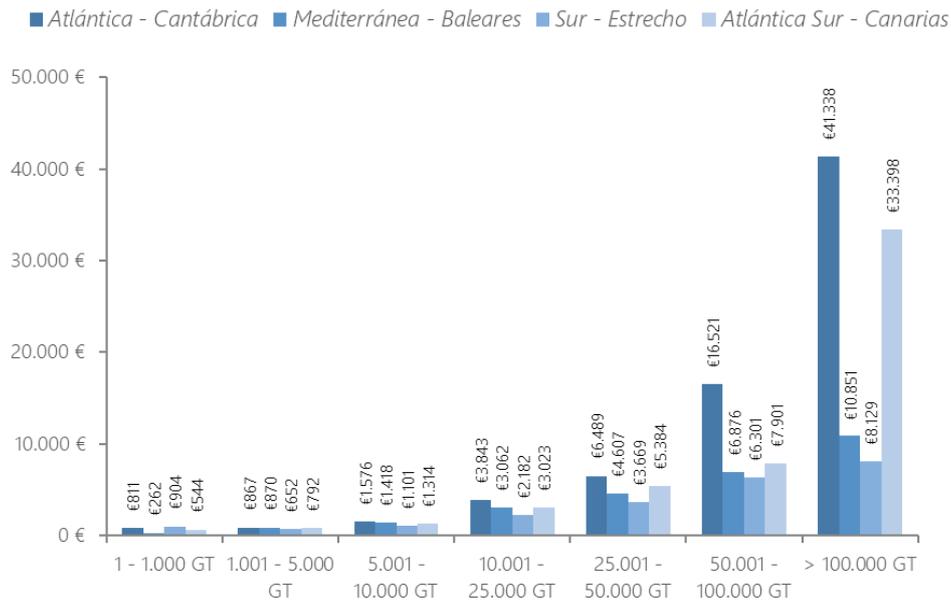
Tanto el Puerto de Gijón como el Puerto de Huelva se alejan de la curva de ajuste presentando una productividad inferior a la media nacional, con 136 y 171 servicios por remolcador respectivamente. En ambos tiene que ver, como ya se ha mencionado, con la complejidad de las operaciones como (necesidades 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 Bahía de Algeciras (1.368 servicios por remolcador), Valencia (1.334 servicios por remolcador) y Barcelona (918 servicios por remolcador; que presentan, junto con otros 8 puertos, productividades superiores a la definida por la media 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 2020 por tramo de arqueo bruto y fachada, y representada en el gráfico siguiente.

Figura 20

Facturación entre número de servicios para el servicio de remolque, por tramo de arqueo bruto y fachada. 2020.



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 las facturaciones medias del resto de fachadas a medida que aumentan los GT. La mayor diferencia de esta fachada se concentra en el tramo de arqueo 50.001-100.000 GT, con un promedio de 16.521 €/servicio, el cual es 2,37 veces superior al promedio de las restantes fachadas. Por otro lado, en líneas generales, las fachadas que en todos los casos presentan valores promedios similares y más económicos por servicio se tratan de la fachada Sur-Estrecho, Mediterránea-Baleares y Atlántica Sur-Canarias, siendo la más económica de todas la Sur-Estrecho. Destaca además la facturación en la fachada Atlántica Sur-Canarias en el tramo de arqueo >100.000 GT, que triplica las facturaciones de las fachadas Mediterránea-Baleares y Sur-Estrecho, las cuales para el resto de tramos de arqueo presentan valores similares, y se acerca a la fachada Atlántica-Cantábrica.



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 Bahía de Algeciras, Autoridad Portuaria de Baleares, Barcelona, Carboneras, Ceuta, Ferrol, Santa Cruz de Tenerife, San Sebastián de la Gomera y Santander. En el caso de Bahía de Algeciras existen tres 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 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 las nuevas prescripciones particulares.

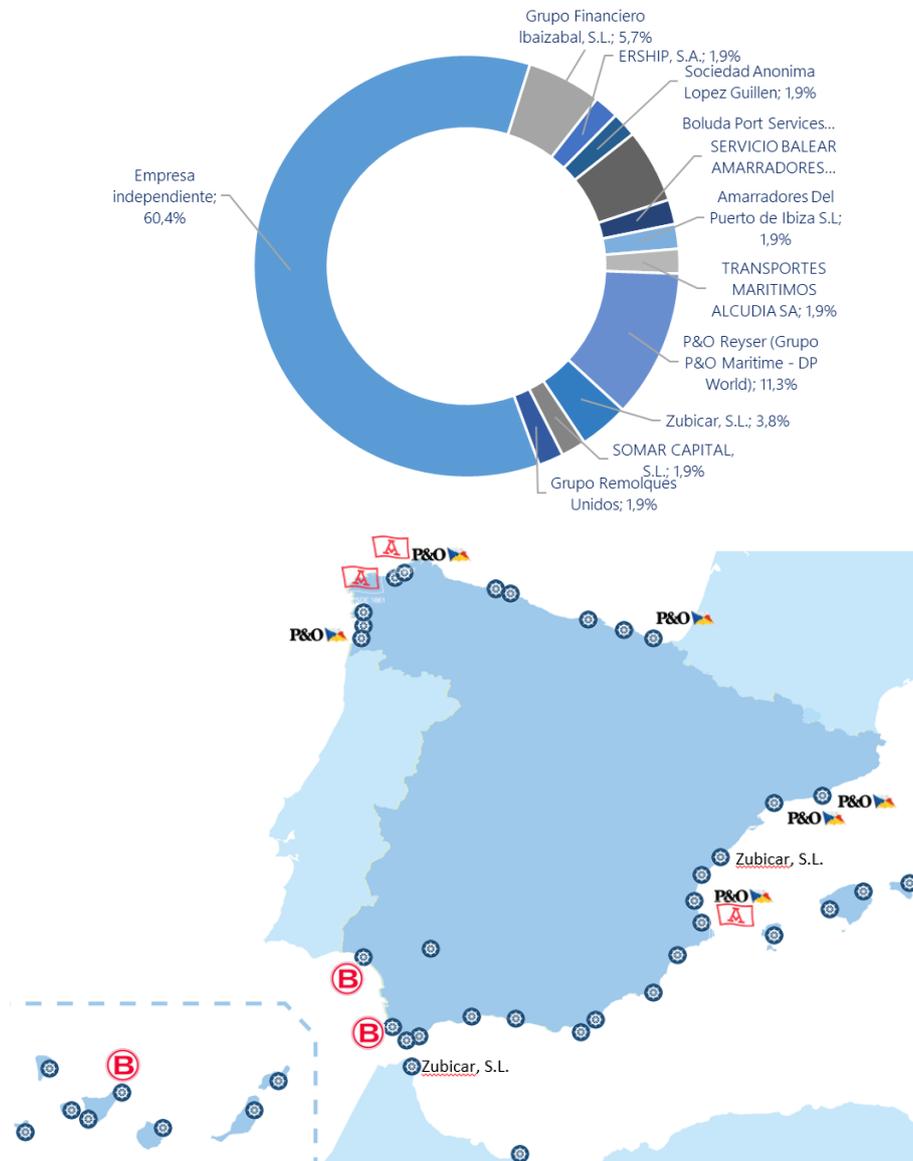
c. Grado de competencia empresarial en el mercado del servicio portuario de amarre y desamarre, según el registro general de empresas prestadoras de los servicios portuarios

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 (60 %). El grupo empresarial con mayor presencia es P&O Resyer (Grupo P&O Maritime -DP World), con un 11% de los títulos, seguido por el Grupo Boluda con un 6 %. Este reparto entre los grupos empresariales cambia con respecto al año 2018, debido a la constitución en febrero de 2019 de la empresa Amarres De Barcelona S.L., la cual surge de una concentración de las empresas licenciatarias del Puerto de Barcelona, Mooring & Port Services, S.L. y Cemesa Amarres Barcelona, S.A., en donde esta última pertenece al grupo empresarial DP World⁴.

⁴ Cabe destacar que, en el momento de redacción del presente documento, dicha concentración de empresas se ha sido analizada y aprobada por la CNMC en julio de 2021 (Expediente C/1134/20).

Figura 21

Empresas prestadoras del servicio de amarre y desamarre, según el número de títulos habilitantes. 2020.



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 con 62 y 44 amarradores respectivamente, Barcelona y Valencia en la fachada

Mediterráneo-Baleares con 145 y 63 amarradores, Bahía de Algeciras con 45 amarradores en la fachada Mediterráneo Sur-Estrecho, y Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas en la fachada Atlántico Sur-Estrecho con 46 y 50 amarradores. 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 22

Número de amarradores por puerto. 2020.

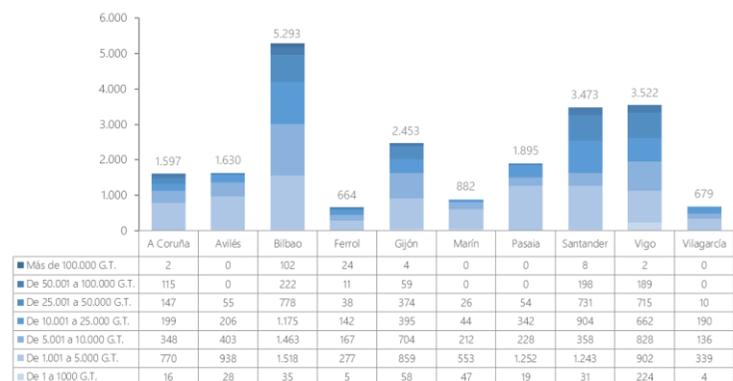


b. Número de servicios de amarre realizados en cada puerto durante el año 2020, según tramo de arqueo bruto de los buques

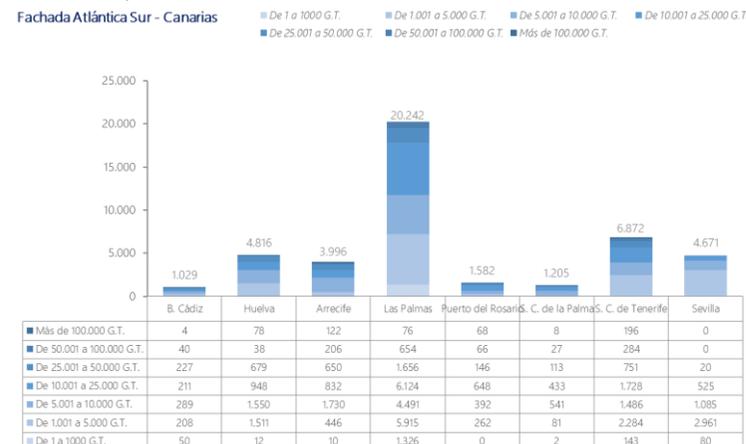
Figura 23

Nº de servicios realizados por las empresas prestadoras del servicio de amarre, por tramos de arqueo bruto. 2020

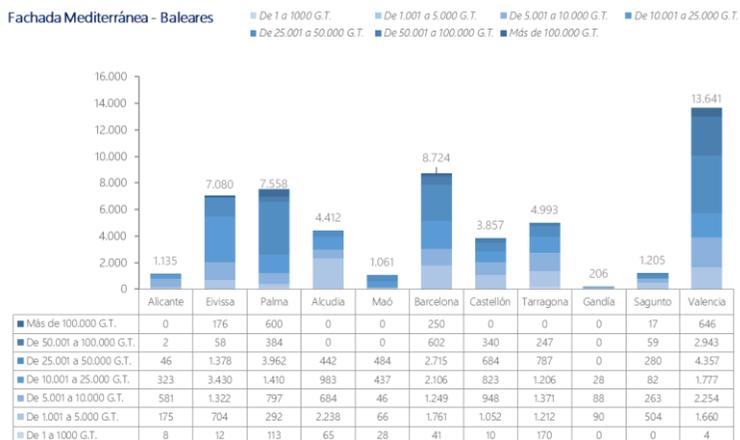
Fachada Atlántica - Cantábrica



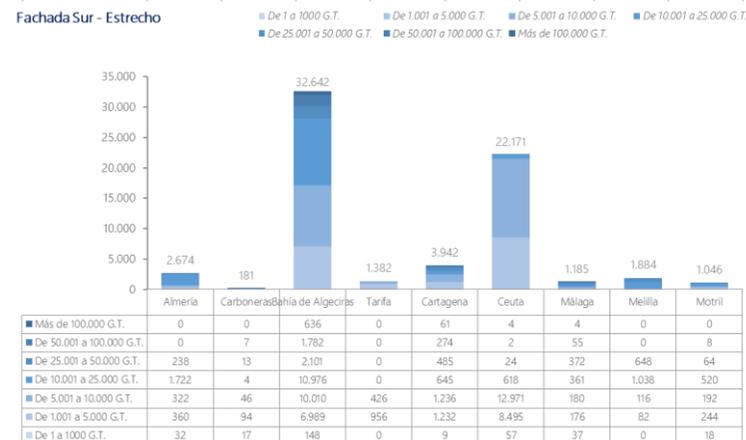
Fachada Atlántica Sur - Canarias



Fachada Mediterránea - Baleares



Fachada Sur - Estrecho



Las gráficas anteriores muestran el desglose por tramos de arqueado bruto del número de servicios de amarre realizados, por puerto, en el año 2020. Los puertos que mayor número de servicios concentran son Bahía de Algeciras (32.642 servicios), Ceuta (22.171 servicios), Las Palmas (20.242 servicios), Valencia (13.641 servicios) y Barcelona (8.724 servicios). Estos puertos concentran, por lo general, la mayor proporción de servicios en los tramos de arqueado bruto entre 10.000 y 50.000 GT.

Como se puede observar, existe una correlación entre el número de amarradores representado en la Figura 22 y el número de servicios que incluye la Figura 23, 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 2020 ha sido de 216 servicios por amarrador. Los puertos con un número de servicios por amarrador más alto son Eivissa (1.180) y Bahía de Algeciras (725) y Ceuta (672). Los puertos con los valores más bajos de este indicador son Carboneras y Ferrol, con 11 y 15 servicios por amarrador respectivamente.

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.

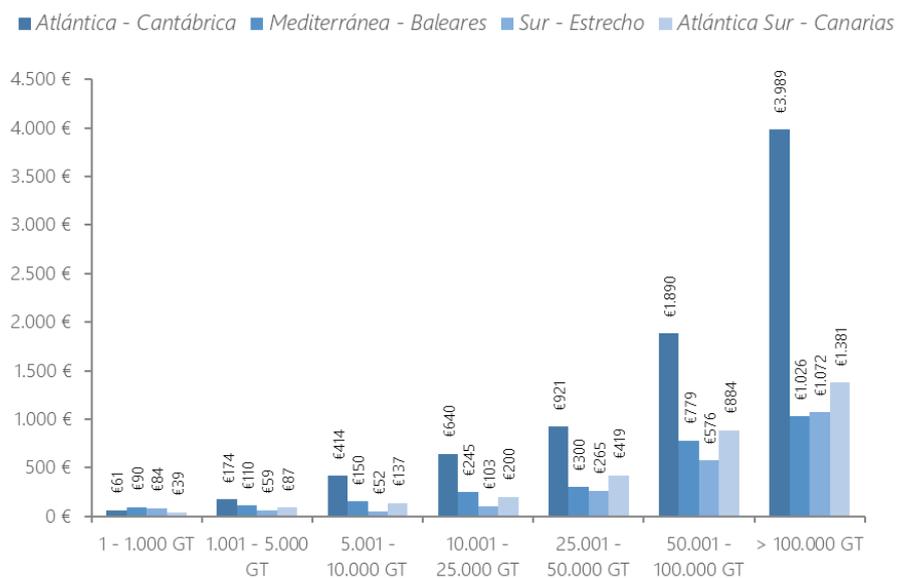
Tanto el Puerto de Barcelona como el Puerto de Bilbao se alejan de la curva de ajuste presentando una productividad inferior a la media nacional, con 60 y 85 servicios por amarrador respectivamente. En el lado opuesto se encuentra principalmente el Puerto de Bahía de Algeciras (725 servicios por amarrador) con una productividad superior a la tendencia nacional, al igual que Ceuta (672 servicios por amarrador) y Las Palmas (440 servicios por amarrador).

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 2020 por tramo de arqueo bruto y fachada, y representado en el gráfico siguiente.

Figura 25

Facturación entre número de servicios para el servicio de amarre y desamarre, por tramo de arqueo bruto y fachada. 2020.



Como se puede observar, en la fachada Atlántica – Cantábrica la facturación media por servicio es la más alta en todos los tramos de arqueo bruto, y además se aleja cada vez más de la media nacional a medida que aumentan los GT. Destaca el tramo de arqueo 25.001-50.000 GT donde la facturación media por servicio en esta fachada es de 921 €, el triple que la media del resto de fachadas. El resto de fachadas presentan valores similares entre ellas, siendo la Sur-Estrecho la que presenta los valores más bajos para la mayoría de tramos de arqueo bruto.

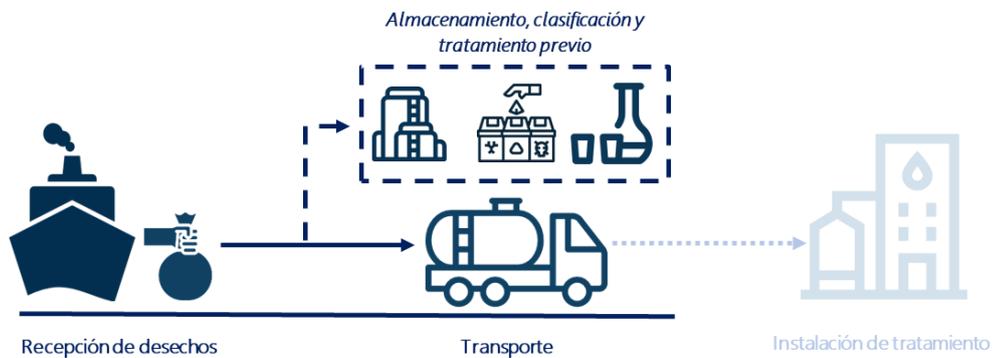


3. SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES Y RESIDUOS DE CARGA

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 26

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, tal y como se ha indicado en el inicio del documento, el Reglamento UE 2017/352 contempla la recepción, incluida en el servicio portuario de 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).

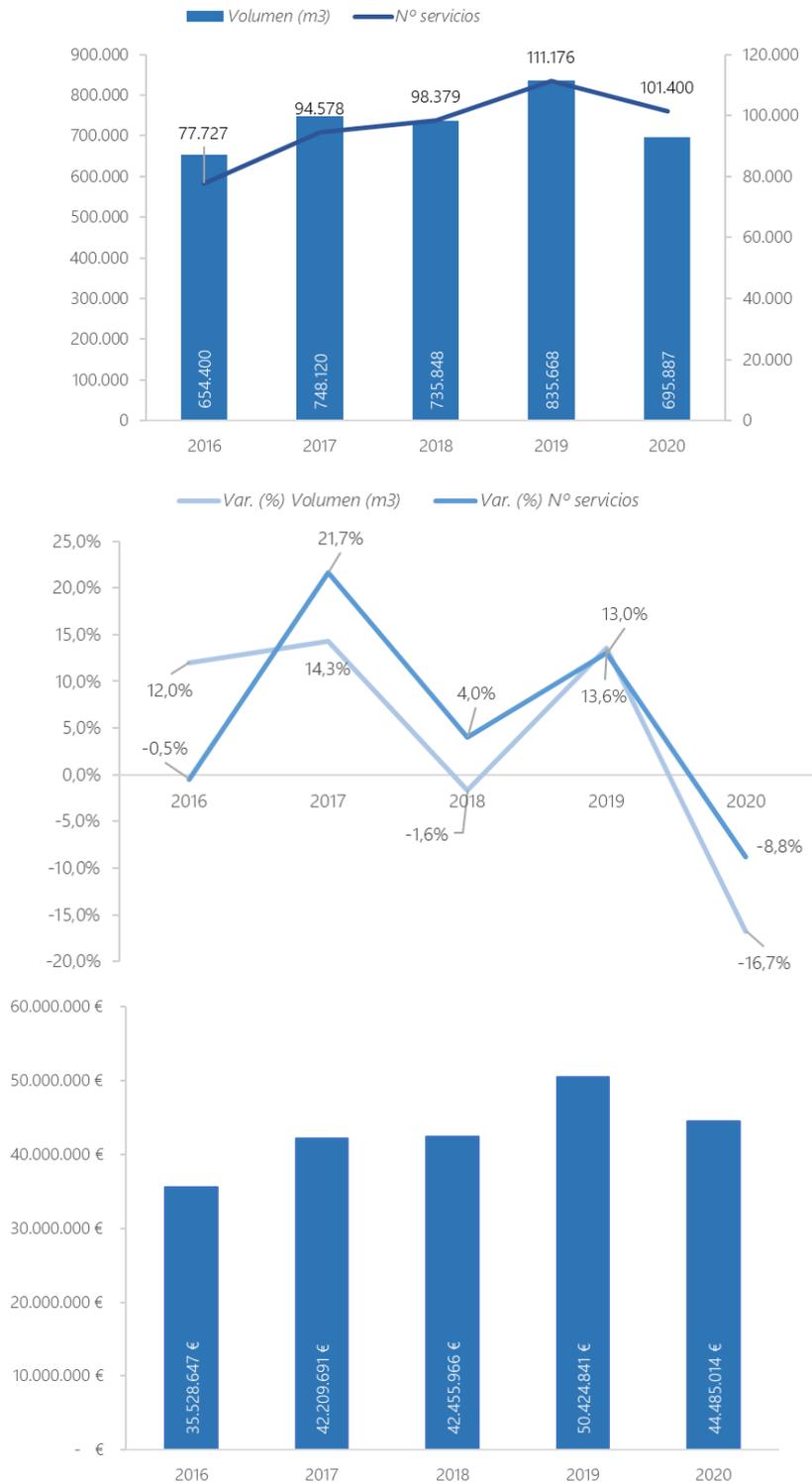
En el artículo 132. 11 del TRLPEMM se indican el tipo de buques que están exentos, sin perjuicio de que satisfagan directamente al prestador del servicio las cantidades correspondientes a los volúmenes de desechos que realmente entreguen. Son, entre otros: los buques de guerra, unidades navales auxiliares 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 700.000 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. De esta forma, se tiene que el régimen tarifario introducido en el año 2010 ha incentivado la entrega de desechos generados por buques, derivando en registros de mayores volúmenes de recogida, motivados también por el incremento de la demanda de transporte marítimo en el Sistema Portuario Estatal, en donde las escalas de buques se vieron incrementadas en un 40,4% desde el año 2010 hasta el año 2019. Durante el último ejercicio de 2020, debido a la coyuntura propia de la economía derivada de la situación pandémica de la COVID-19, el volumen de demanda se vio reducido en un -3,0% respecto a 2010, aunque con mayores registros de volúmenes de desechos entregados.

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 27 y Figura 28

Evolución del volumen de desechos recogidos en los puertos españoles, número de servicios prestados y facturación. Años 2016-2020



El volumen total de desechos recogidos en los puertos españoles durante el año 2020 ha sido de 695.887m³, correspondiente a un total de 101.400 servicios, generando una facturación de 44.485.014 €. Este registro del último ejercicio ha supuesto un descenso del -16,2% de m³ recogidos, un -8.5% de servicios menos y una caída de la facturación del -11,2%.

El nuevo régimen económico introducido en el año 2010 ha provocado que el servicio de recepción de desechos generados por buques y residuos de carga sea uno de los servicios con más títulos habilitantes otorgados en el sistema portuario español, con un total de 126. Dentro de éstos, un total de 4 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 Avilés, Eivissa, Barcelona, Gijón, Las Palmas y Santa Cruz de La Palma con 10 o más empresas prestadoras en total, teniendo algunos como Eivissa y Santa Cruz de La Palma más de 3 empresas para varias tipologías de desechos. Por el contrario, los puertos como Tarifa, Ceuta, Cartagena, Huelva, Marín, Motril y Pasaia, únicamente presentan una 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.

El 50% de las licencias otorgadas se encuentran ocupadas por empresas independientes. Dentro de los grupos empresariales con mayor presencia en los puertos de interés general, se tiene al Grupo Urbaser (16%), Grupo Tradebe (7%), Víctor Toca (3%) y FCC (3%).

Figura 29

Número de empresas prestadoras del servicio de recepción de desechos, por anexo y puerto, con título habilitante abierto al uso general. 2020.

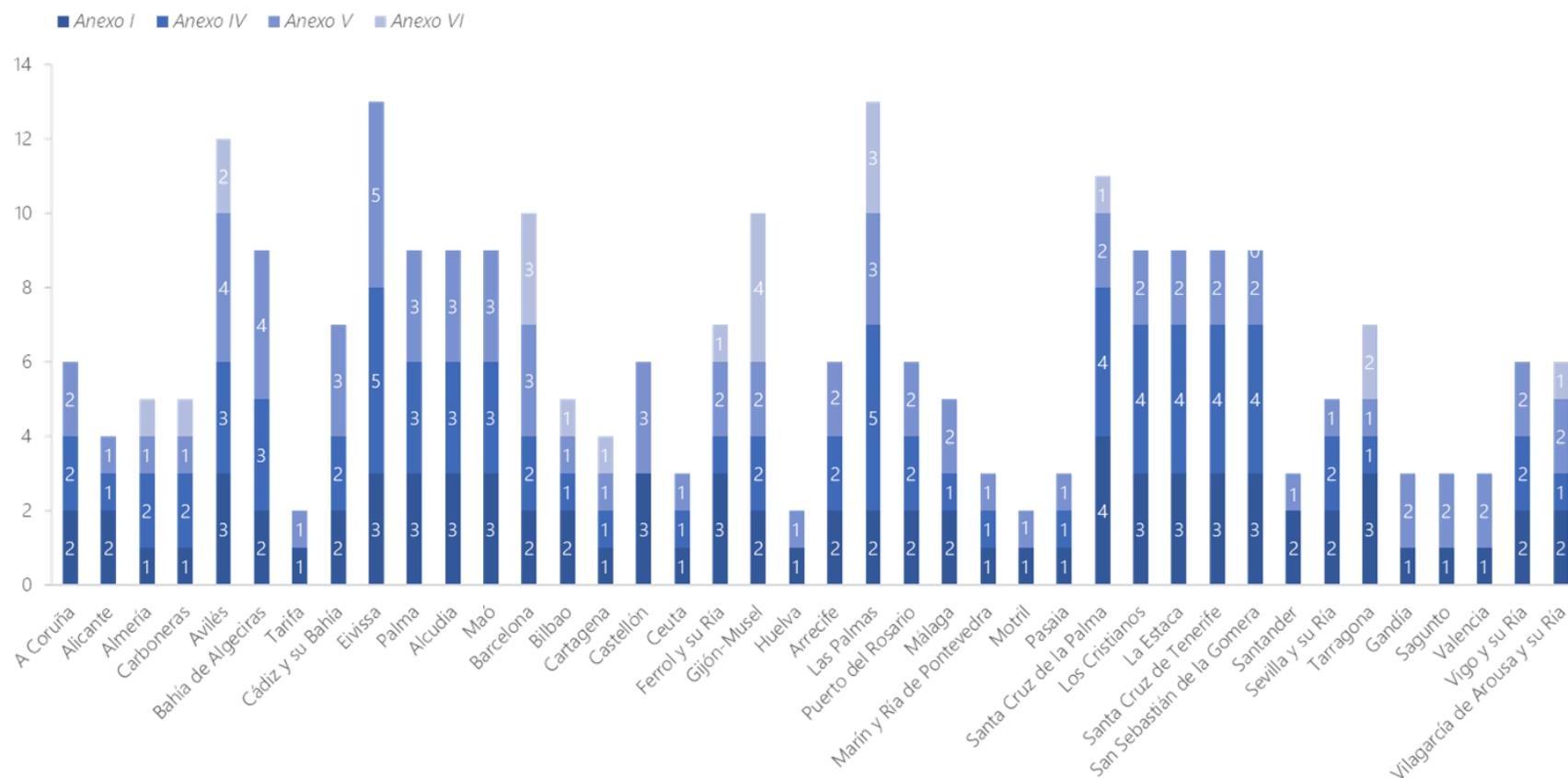
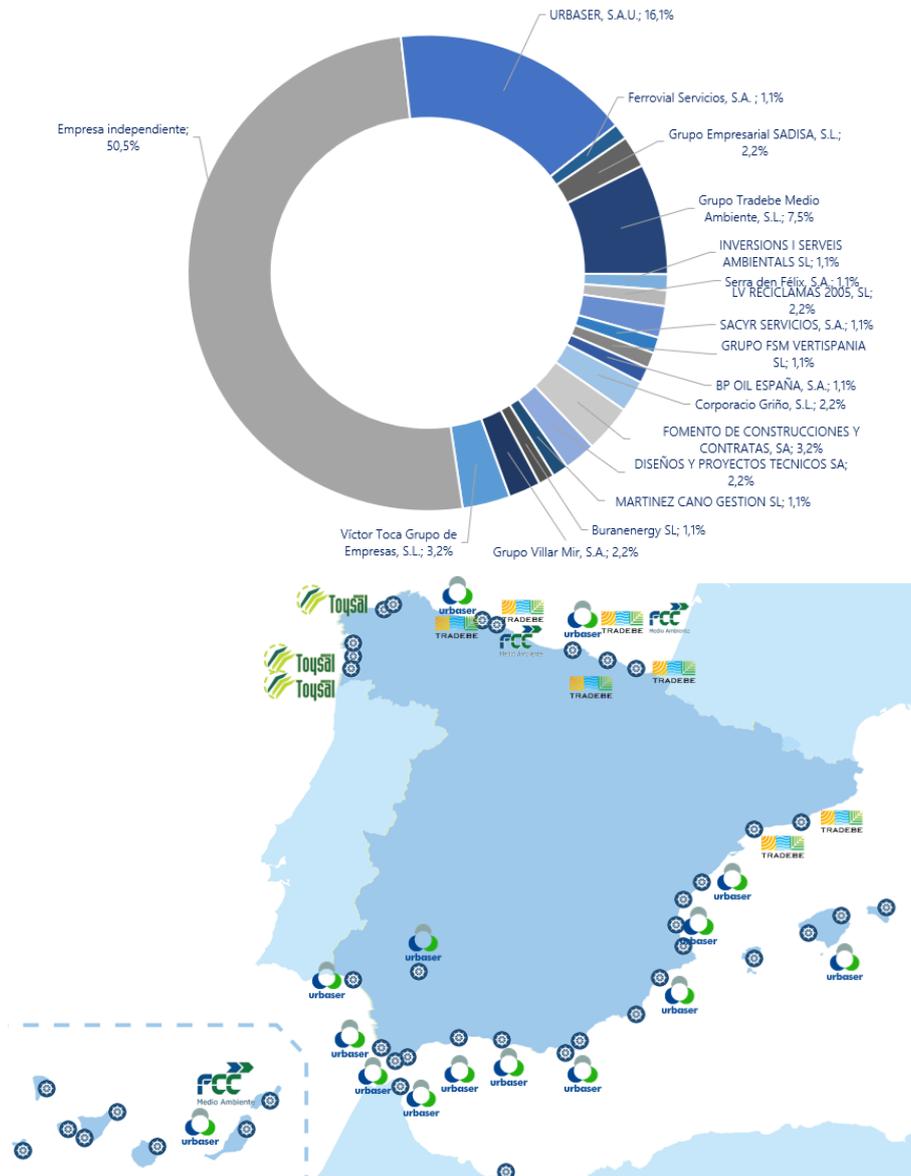


Figura 30

Presencia de grupos empresariales en el mercado del servicio de recepción de desechos generados por buques. 2020.



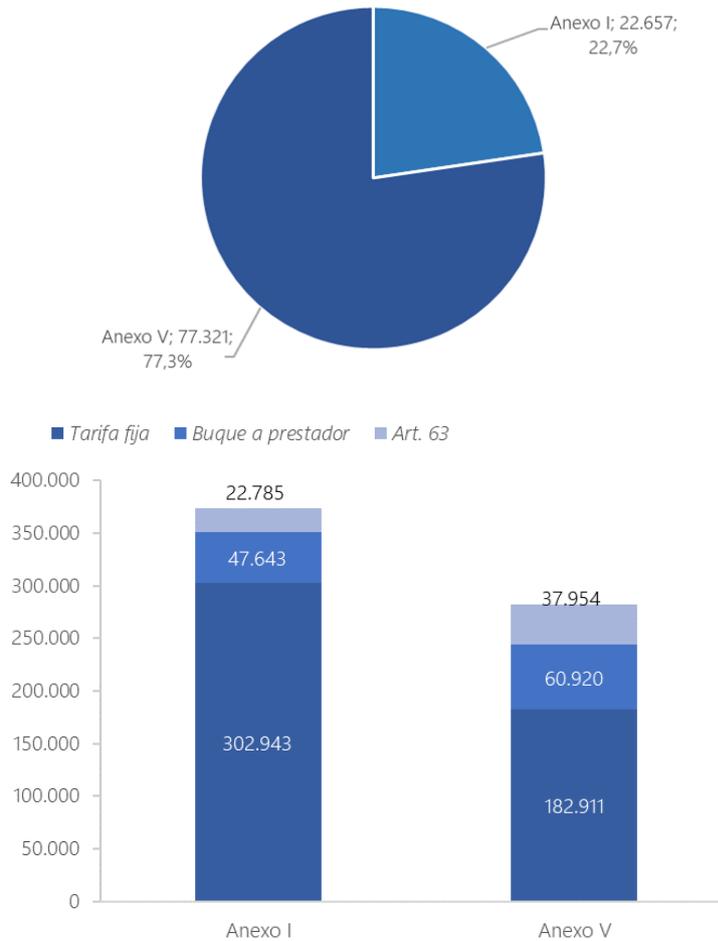
3.2. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES

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 63⁵ del TRLPEMM.

Figura 31 y Figura 32

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



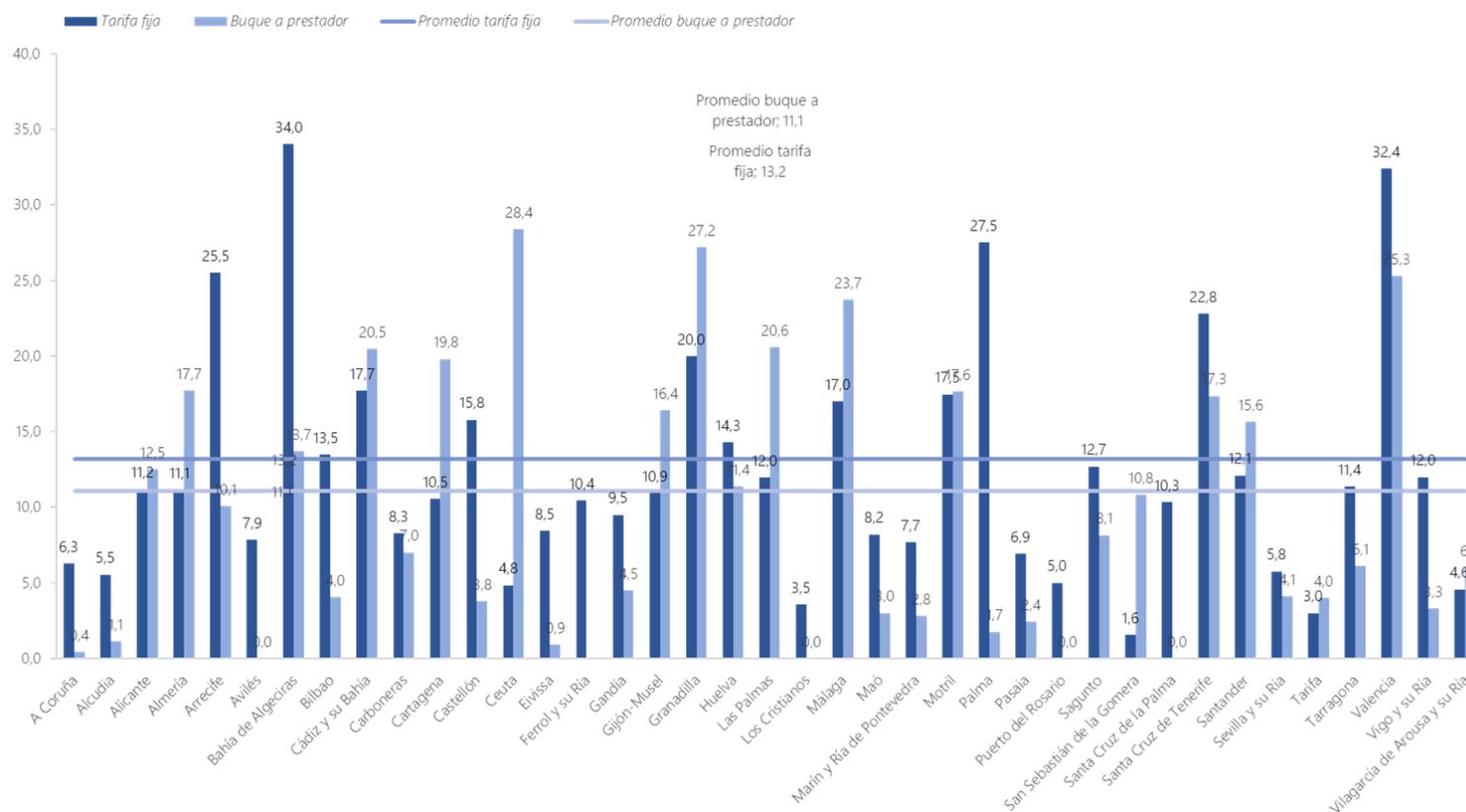
⁵ Artículo 63.3 del TRLPEMM: "Las refinerías de petróleo, factorías químicas y petroquímicas, instalaciones para el almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos e instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos 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

La gran parte de los servicios de recepción prestados se corresponden con desechos regulados por el Anexo V (77,3%), seguidos del Anexo I (22,7%).

El mayor volumen de desechos recogidos se encuentra regulado por el Anexo I del Convenio MARPOL, con un total de 373.371 m³, seguidos por los 281.785 m³ de desechos pertenecientes al Anexo V. En ambos casos, entre el 81% y 65% 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 (21%) que es facturada directamente por el prestador al buque frente al 13% correspondiente al caso de los hidrocarburos.

Figura 33

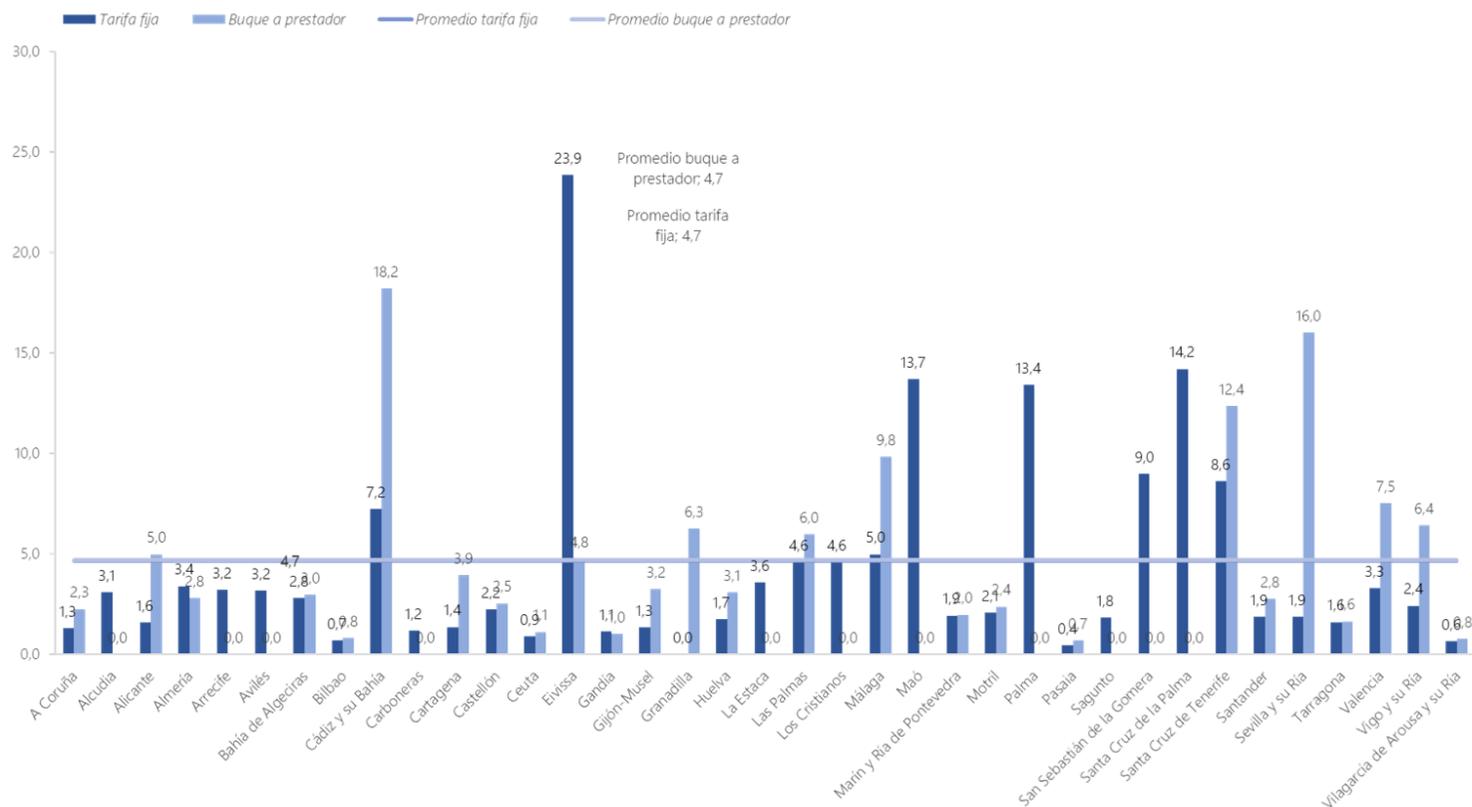
Volumen (m³) de desechos regulados por el Anexo I del Convenio MARPOL recogidos por servicio en función de la facturación



El volumen de desechos del Anexo I recogidos por servicio es mayor en los servicios incluidos dentro de la tarifa fija abonada por los buques a las Autoridades Portuarias (13,3 m³/servicio, frente a 11,1 m³/servicio en el caso de buque a prestador). Los máximos registrados también se encuentran en servicios incluidos dentro de la tarifa fija, concretamente en Algeciras y Valencia.

Figura 34

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



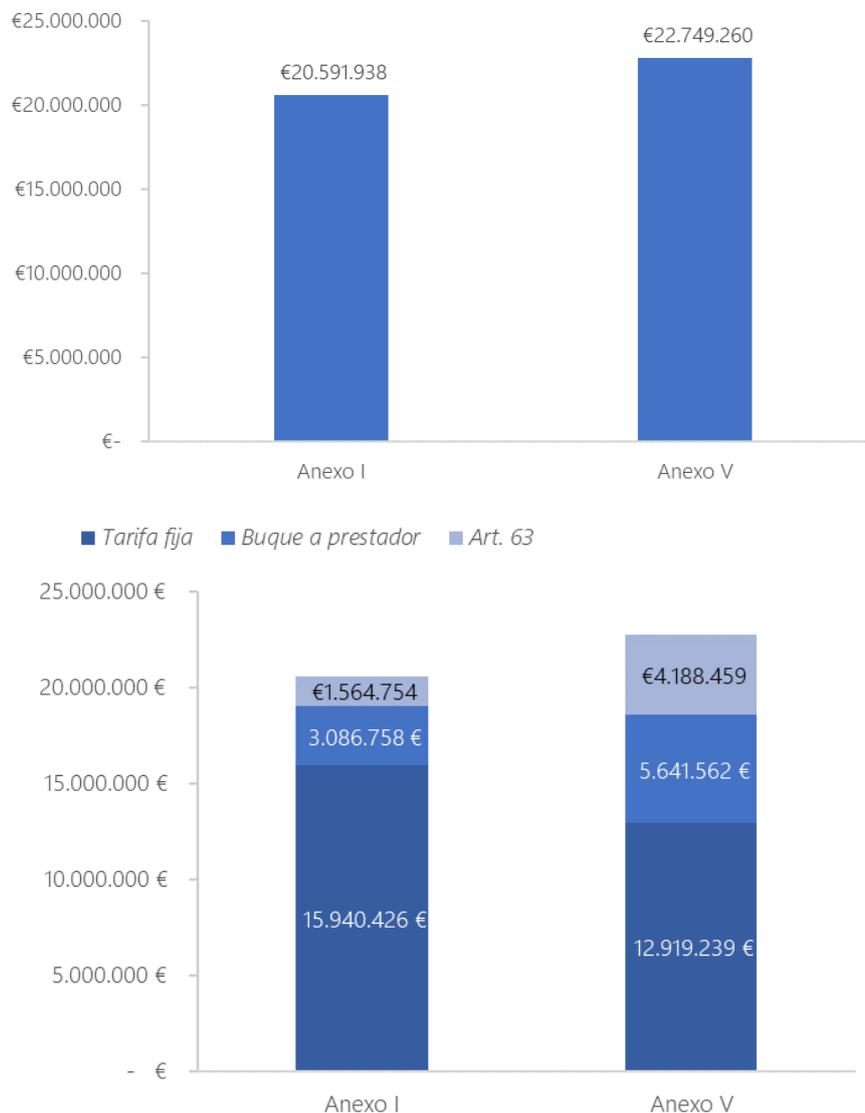
El volumen de desechos del Anexo V recogidos por servicio es similar en los servicios incluidos dentro de la tarifa fija y en los registrados en servicios facturados por la empresa prestadora al buque, con un promedio de 4,7 m³/servicio en ambos casos. El máximo registrado se da en el Puerto de Eivissa, 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.

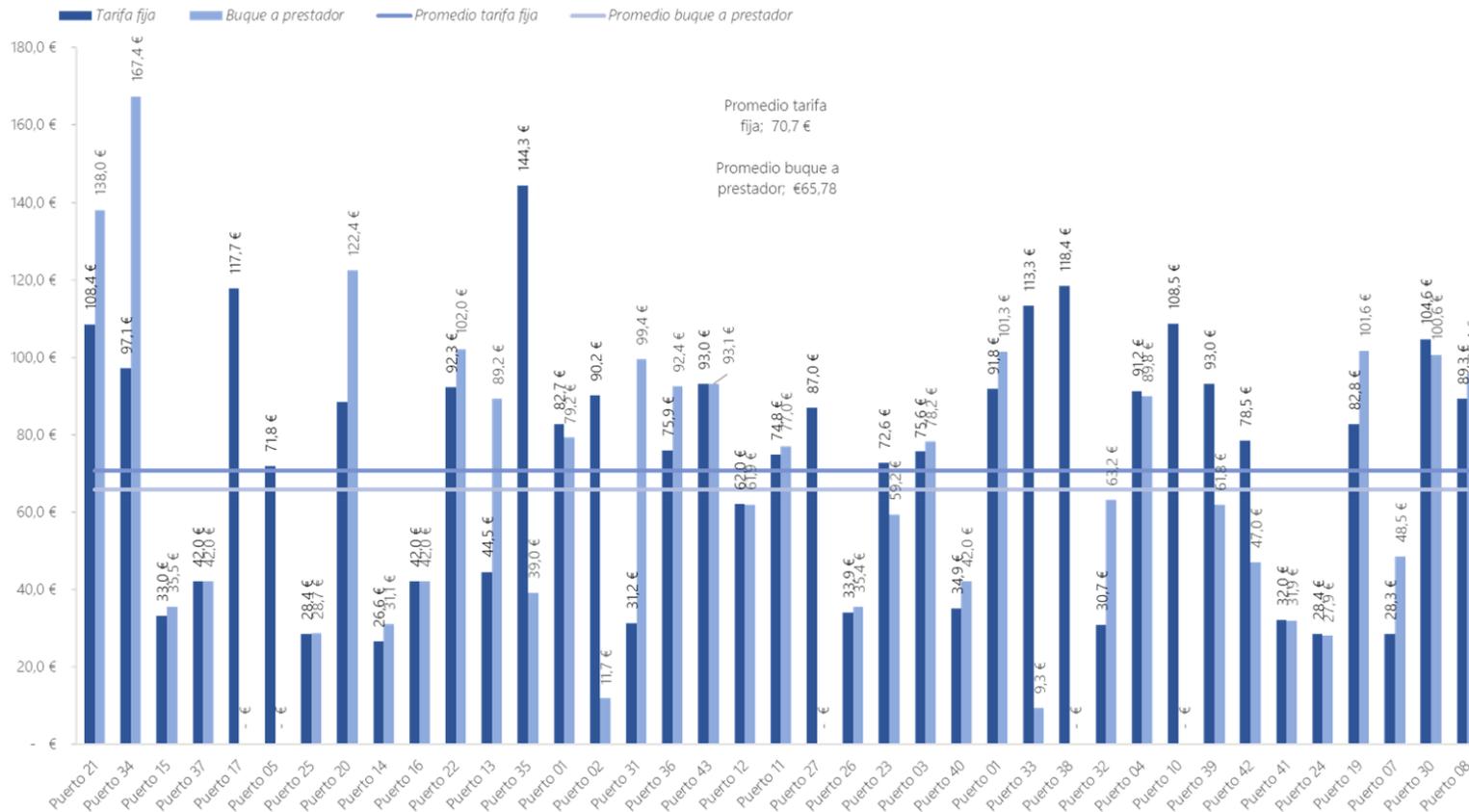
Figura 35 y Figura 36

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 20,6 y 22,7 millones de € respectivamente. Los desechos del Anexo V generan casi el doble de ingresos por servicios abonados por el buque al prestador (5,6 millones de €, frente a 3,1 millones de € para el Anexo I).

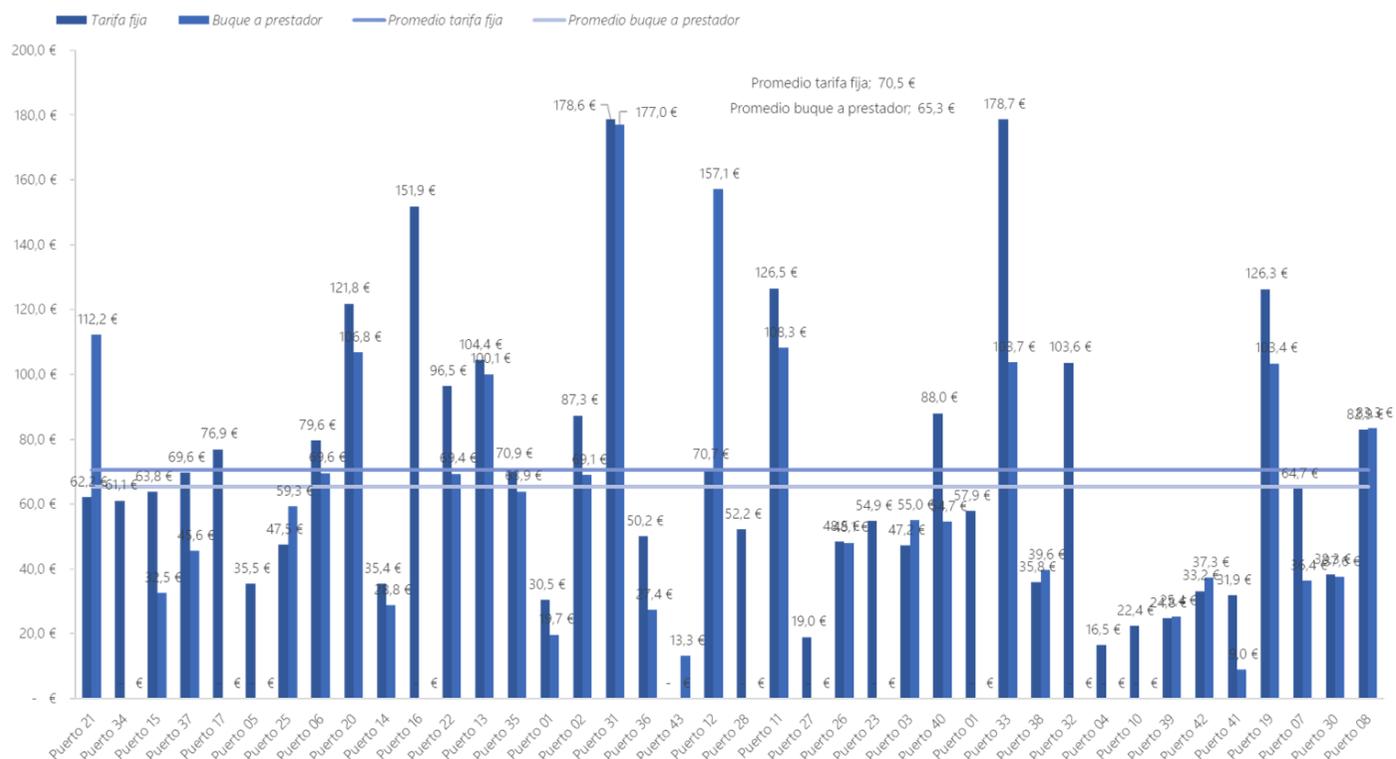
Figura 37. Facturación media por m3 (€/m³) del servicio de recepción de desechos regulados por el Anexo I del Convenio MARPOL por tipo de facturación



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 de 70,7 €, mientras que el correspondiente a buque a prestador es de 65,7 €. La máxima facturación alcanza los 167,4 € y es de tipo buque a prestador, mientras que el máximo en tarifa fija es de 144,3 €.

Figura 38 y Figura 39

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



En función de las características propias del servicio en cada uno de los puertos analizados, de igual manera que ocurría en el caso anterior, existen diferencias de la facturación promedio en cada servicio prestado. En promedio, la facturación media del servicio de recepción por metro cúbico de desecho regulado por el Anexo V del Convenio MARPOL incluido en la tarifa fija es de 70,5 €, mientras que el correspondiente a buque a prestador es de 65,3 €.



4. SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE

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

Figura 40

Actividades del servicio portuario al pasaje.



Embarque y desembarque de pasajeros



Carga y descarga de equipajes



Carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje

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

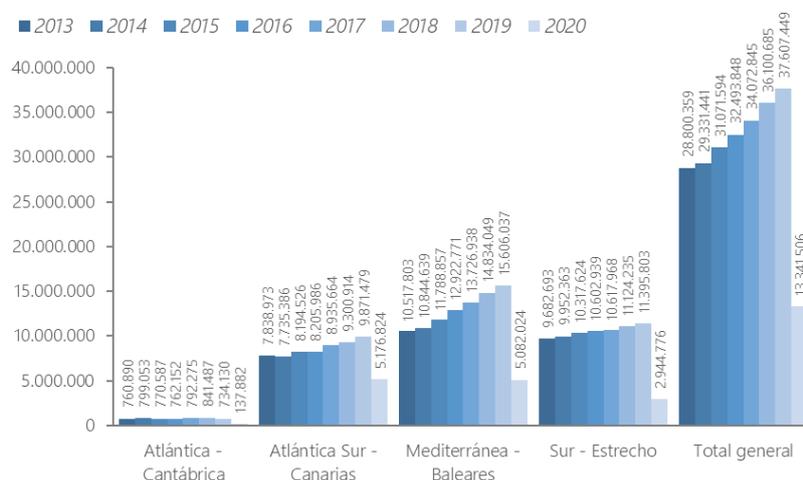
En el año 2020 la cifra de pasajeros en los puertos del territorio nacional fue de 13.341.506, lo que implica una variación interanual de -64,5% respecto a 2019.

Los puertos de la fachada Atlántica Sur-Canarias y Mediterránea-Baleares fueron los que concentraron la mayor parte del total del tráfico nacional de pasajeros, abarcando un 77% del total. Baleares continúa siendo, igual que en 2019, la Autoridad Portuaria con mayor tráfico de pasajeros a nivel peninsular con una cifra de 3,8 millones de pasajeros.

En cuanto a la distribución por fachadas, la que ha sufrido un menor descenso en el tráfico de pasajeros es la fachada Atlántica Sur-Canarias con un -47,6% y la de mayor descenso ha sido la atlántica-Cantábrica con un -81,2%

Figura 41

Número total de pasajeros, por fachada. 2013-2020.



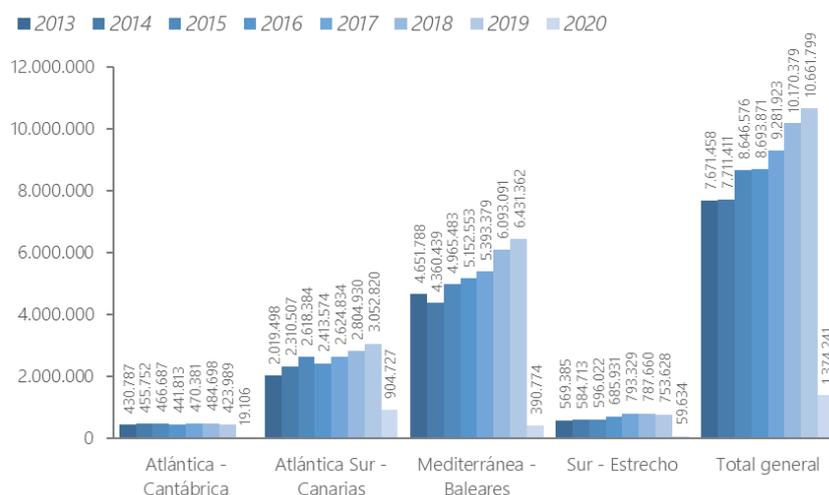
4.1.1. TRÁFICOS DE PASAJE EN CRUCEROS

Respecto a 2019 el total de pasajeros de crucero sufrió un descenso de -87% en el año 2020, alcanzando los 1,4 millones frente a los 10,7 millones de pasajeros de crucero de 2019.

El líder nacional es la Autoridad Portuaria de Las Palmas con 0,5 millones de pasajeros de crucero, seguida por Santa Cruz de Tenerife y Barcelona con 0,3 y 0,2 millones de pasajeros de crucero respectivamente.

Figura 42

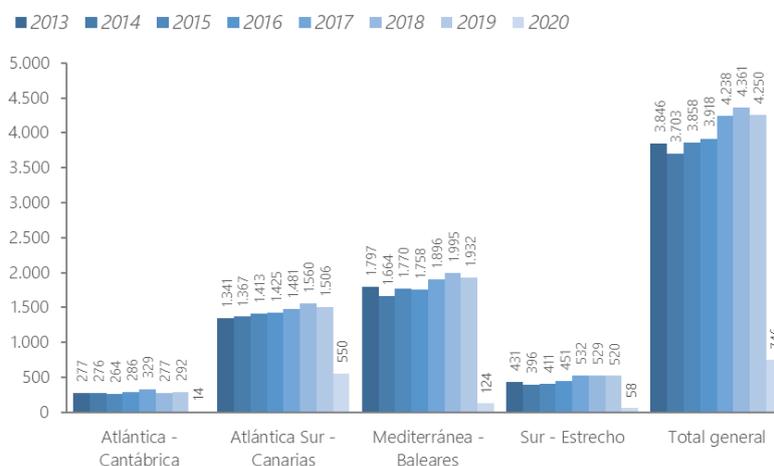
Número total de pasajeros de crucero, por fachada. 2013-2020.



En cuanto a su distribución por fachadas, la fachada Atlántica – Cantábrica fue la que menos reducción sufrió con un -70,4% mientras que la variación interanual en las otras tres fachadas superó el -90%.

Figura 43

Número de escalas de crucero, por fachada. 2013-2020.



En cuanto al número de escalas de cruceros, el descenso sufrido es similar al del número de pasajeros de crucero, con una reducción de -82,4% respecto a 2019, lo que implica que la cifra de escalas en 2020 fue de 746 frente a las 4.236 del año 2019.

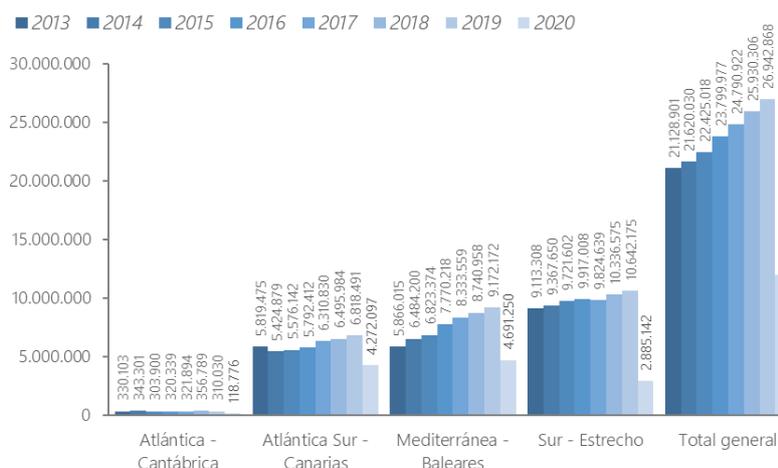
En cuanto a la distribución por fachadas, la Atlántica Sur – Canarias fue la que menor descenso sufrió con un -63,5% y la Atlántica – Cantábrica fue la de mayor variación interanual con un -95,2%.

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 2020, el tráfico ha disminuido un 55,6%.

Figura 44

Número de pasajeros en régimen de transporte (línea regular), por fachada. 2013-2020.

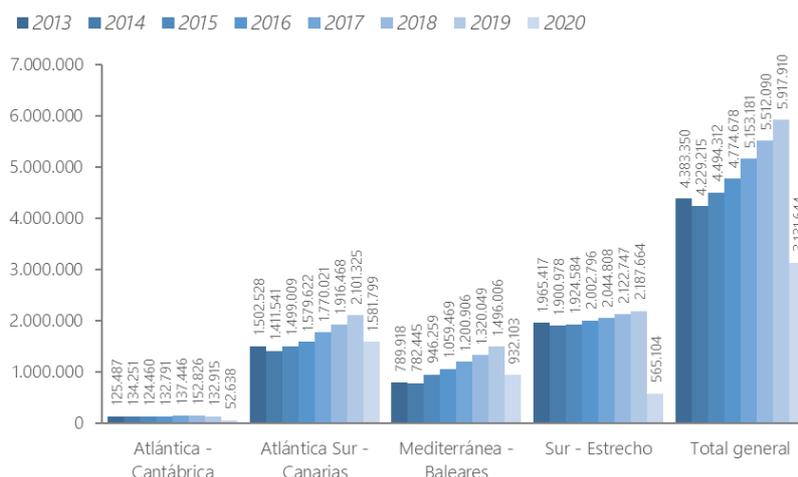


El mayor número de pasajeros de línea regular se concentra en las fachadas Atlántica Sur – Canarias y Mediterránea – Baleares, que en conjunto ocupan un 75% del total de pasajeros de línea regular.

La fachada Sur – Estrecho fue la que sufrió un mayor descenso con un -72,9% frente al -37,3% de la fachada Atlántica Sur – Canarias como la fachada con menor descenso.

Figura 45

Número de vehículos en régimen de pasaje, por fachada. 2013-2020.



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

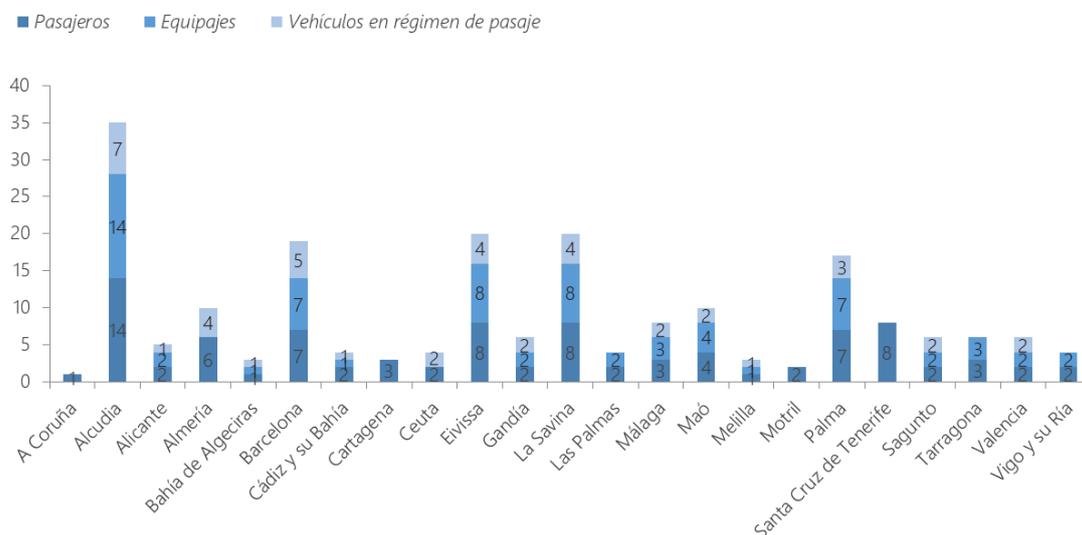
El servicio portuario al pasaje es uno de los servicios portuarios más recientes. Históricamente, cada Autoridad Portuaria ha ido definiendo sus modelos de gestión sin seguir un modelo común, por lo que existe gran heterogeneidad en el servicio, con puertos donde existen terminales con estaciones marítimas 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.

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 46

Número de empresas prestadoras del servicio de pasaje, por tipo de título habilitante y puerto. 2020.



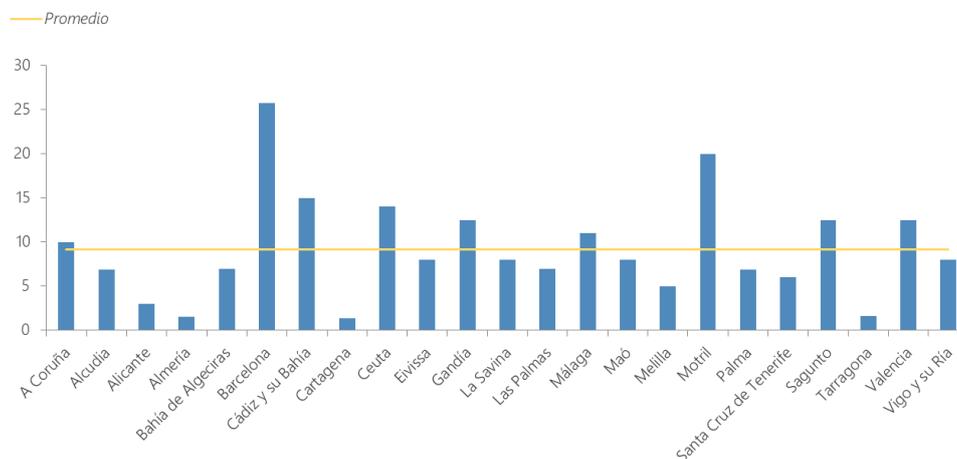
4.2.2. PLAZO MEDIO DE TÍTULOS HABILITANTES POR PUERTO

El plazo medio de los títulos habilitantes del servicio al pasaje en el sistema portuario español es de 9,2 años. Cabe destacar que algunas de las licencias mostradas 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 47

Plazo medio de los títulos habilitantes del servicio al pasaje, por puerto. 2020.

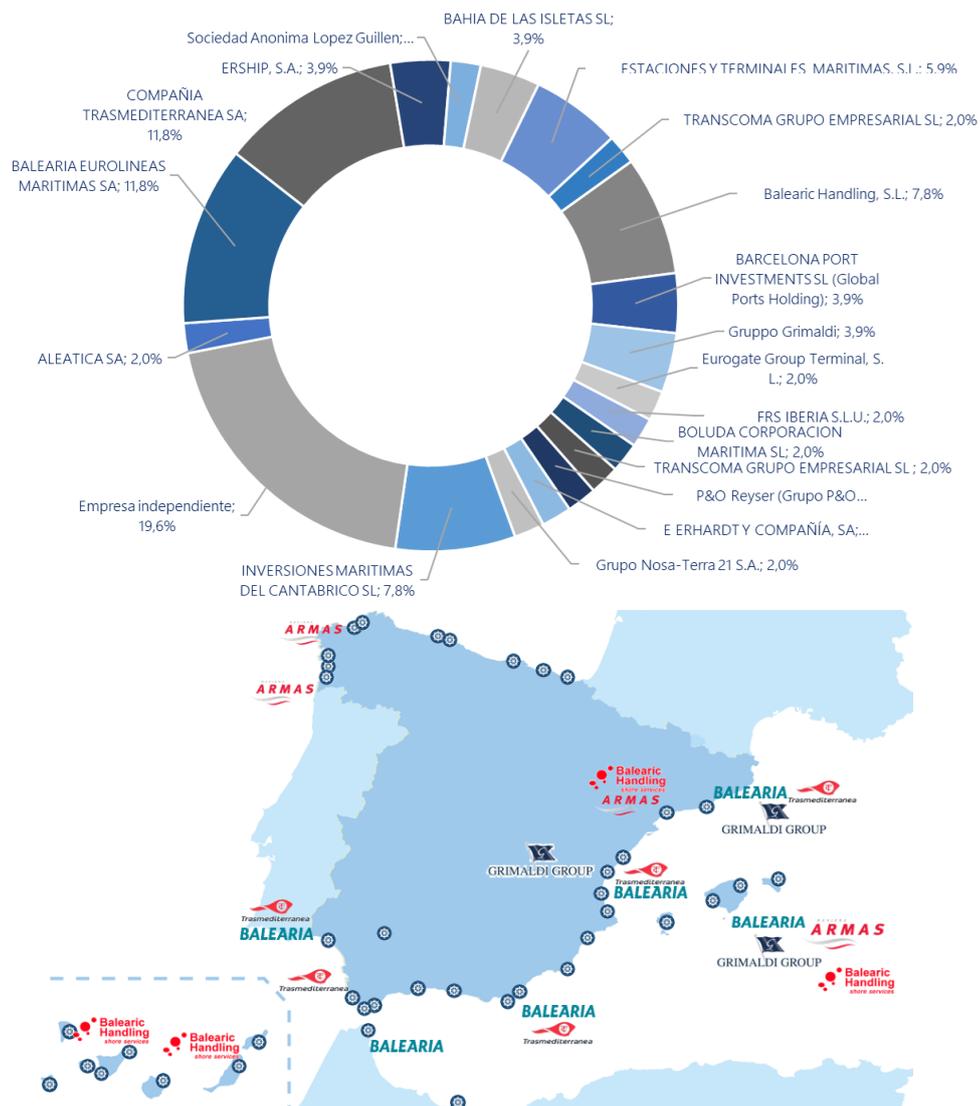


4.2.3. GRADO DE COMPETENCIA EMPRESARIAL EN EL MERCADO DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE, SEGÚN EL REGISTRO DE EMPRESAS PRESTADORAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

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 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 80%, frente a un número más reducido de empresas independientes que concentran cerca del 20% de los títulos.

Figura 48

Empresas prestadoras del servicio al pasaje, según el número de títulos habilitantes. 2020.





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.

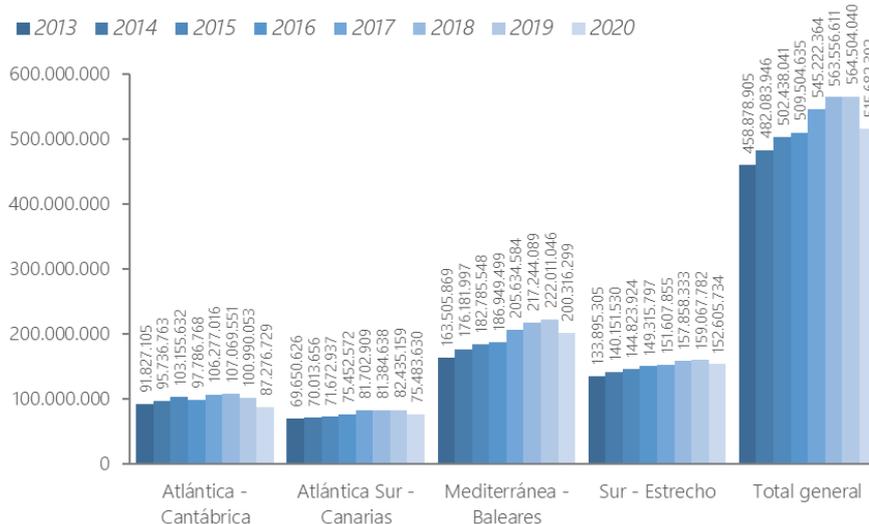
El 30 de marzo de 2019 se publicó en el BOE el Real Decreto-ley 9/2019, de 29 de marzo⁶, para completar la regulación incluida en el Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, con los mismos principios que inspiraron el mismo. Es decir, con el objetivo de conjugar los principios de libertad de contratación 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 2020 el tráfico total de mercancías, donde se incluyen graneles líquidos, ha sido de 515,7 millones de toneladas, reduciendo las cifras de 2019 un -8,7%. Por fachadas, la Atlántica – Cantábrica fue la que sufrió la mayor variación interanual con un -13,6% respecto a 2019. Por el contrario, la fachada Sur – Estrecho fue la de menor descenso con una cifra de -4,1%.

Figura 49

Evolución del tráfico portuario total (toneladas). 2013-2020.



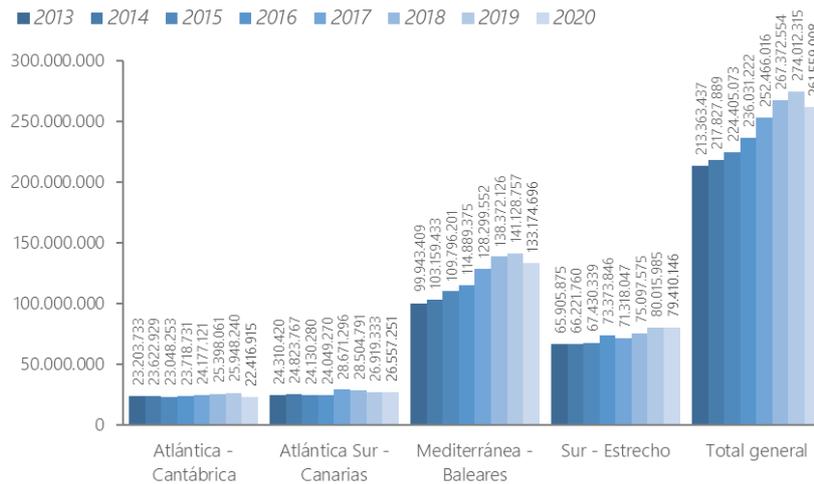
En lo que respecta a mercancía general, el descenso respecto a 2019 fue de un -4,5%, alcanzando una cifra total de 261,6 millones de toneladas.

⁶ 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.

La fachada que sufrió un mayor descenso en cuanto a toneladas de mercancía general fue la Atlántica – Cantábrica, mientras que la fachada Sur – Estrecho vio reducidas sus cifras en un -0,8% respecto al año anterior

Figura 50

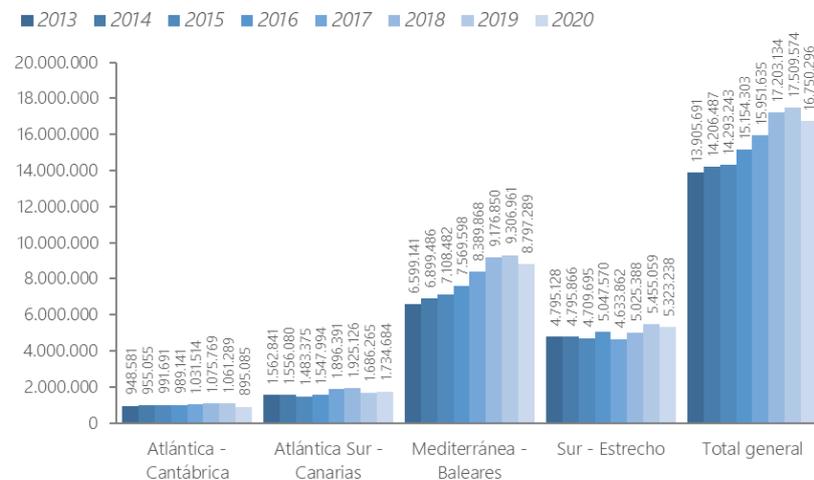
Evolución del tráfico de mercancía general (toneladas). 2013-2020.



En cuanto al tráfico de contenedores en 2020 se operaron 16,8 millones de TEU, lo que implica un descenso respecto a 2019 del -4,34%. La única fachada que no redujo sus cifras respecto al año anterior fue la Atlántica Sur – Canarias, donde hubo un crecimiento del 2.9% en este tipo de tráficos. En el lado contrario encontramos la fachada Atlántica – Cantábrica con un descenso de un -15,7% respecto al 2019.

Figura 51

Evolución del tráfico de contenedores (TEU). 2013-2020.

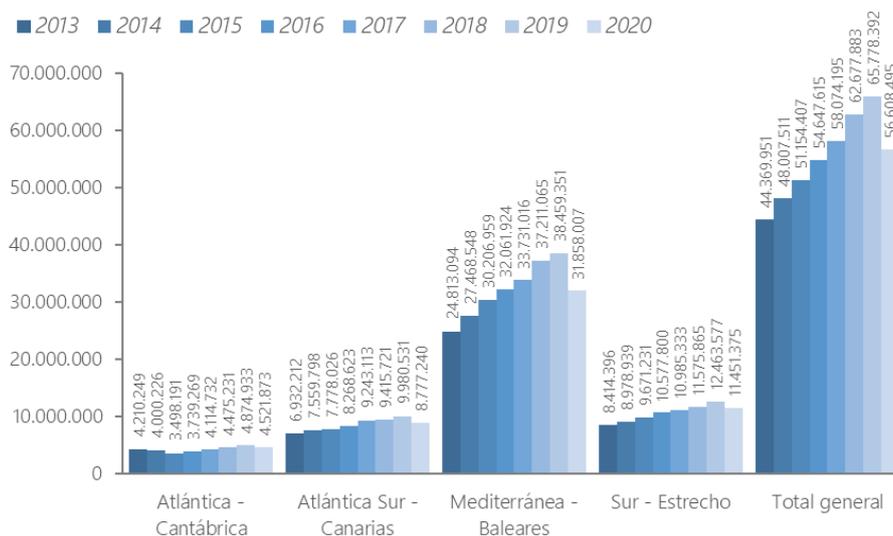


En lo que respecta al tráfico ro-ro, vehículos de transporte de carga a bordo de los buques, se redujo un -13,9% entre 2019 y 2020, con un -7,2 % en la fachada Atlántica – Cantábrica, un -12,1 % en la

fachada Atlántica Sur – Canarias, un -17,2 % en la fachada Mediterránea – Baleares y un -8,1 % en la fachada Sur- Estrecho.

Figura 52

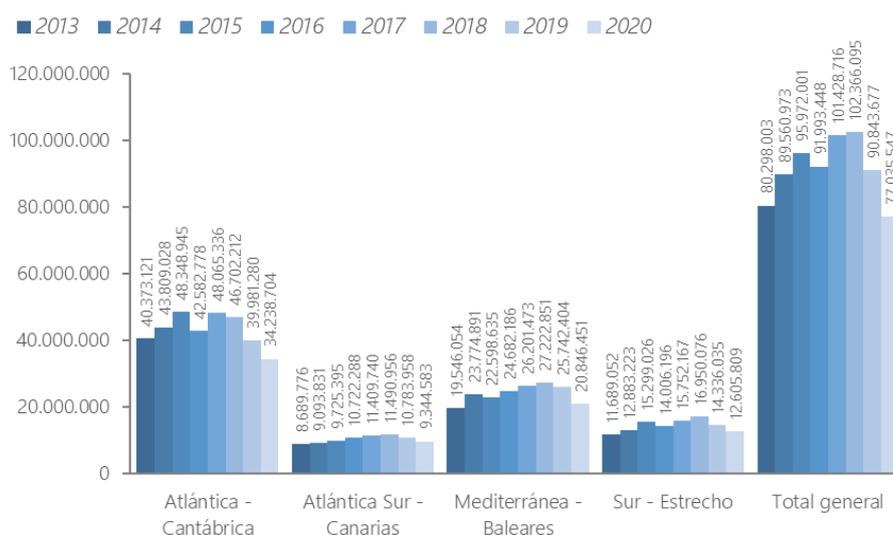
Evolución del tráfico de mercancía ro-ro (toneladas). 2013-2020.



Los graneles sólidos han experimentado una caída del -15,2% con respecto al año 2019, con un total de 13,8 millones de toneladas menos. Las caídas son superiores al -10% en todas las fachadas, siendo la mayor la de la fachada Mediterránea – Baleares con un -19,0%.

Figura 53

Evolución del tráfico de graneles sólidos. 2013-2020.



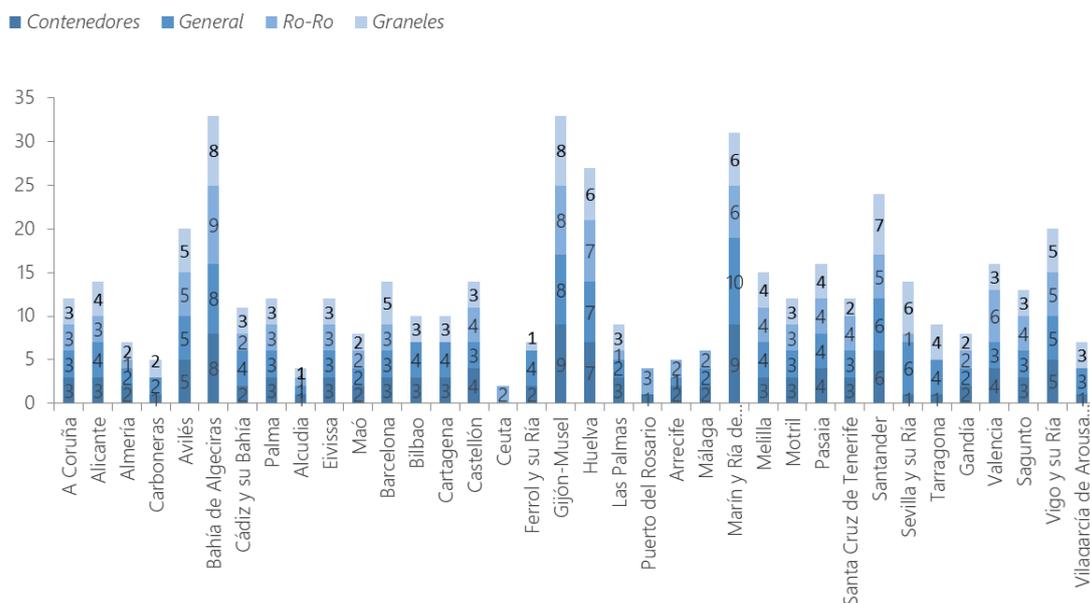
5.2. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS, POR PUERTO

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

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

Figura 54

Número de empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías, por tipo de título habilitante y puerto. 2020.



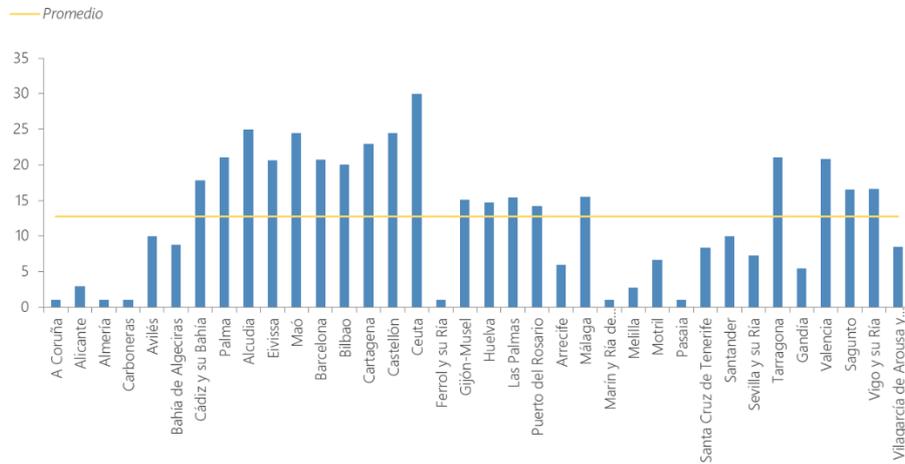
5.2.2. PLAZO MEDIO DE LOS TÍTULOS HABILITANTES POR PUERTO

El TRLPMM determina que el plazo máximo de las licencias del servicio portuario de manipulación de mercancía es de 6 años, salvo en el caso de que haya inversión significativa en equipos y material móvil, donde puede ser de 20 años, 15 años o 10 años, dependiendo de la concesión. El plazo medio de los títulos habilitantes en el sistema portuario español es de 12,8 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.

Figura 55

Plazo medio de los títulos habilitantes del servicio de manipulación de mercancías, por puerto. 2020.

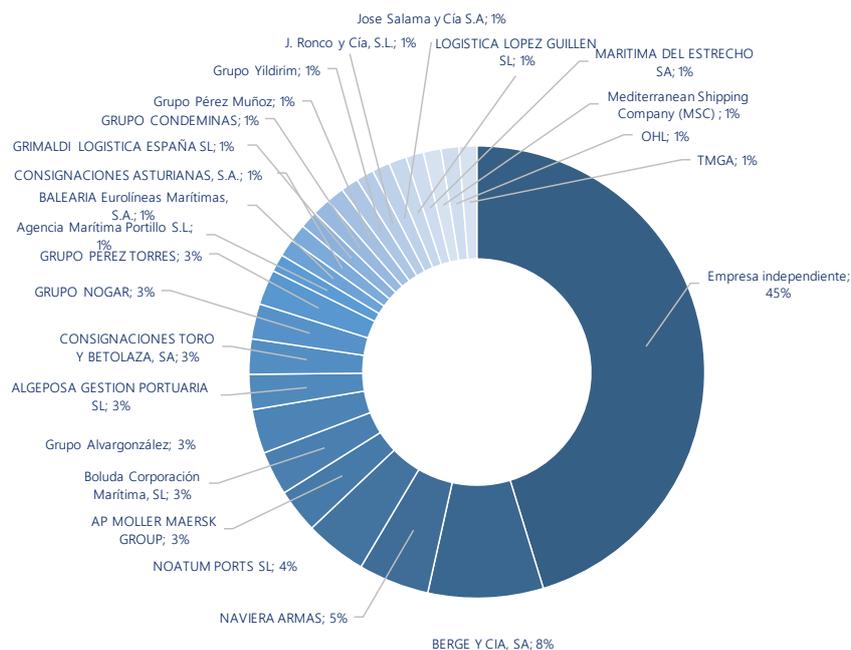


5.2.3. GRADO DE COMPETENCIA EMPRESARIAL EN EL MERCADO DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍA, SEGÚN EL REGISTRO DE EMPRESAS PRESTADORAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

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 56

Empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías, según el número de títulos habilitantes. 2020.



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 año 2020 ha supuesto un descenso de las principales magnitudes del tráfico portuario, viéndose reducidas en un -31,1% las escalas de buques (53.168 menos que en el ejercicio anterior), mientras que, el total de toneladas de mercancías ha descendido en un -8,6% (48,77 millones de toneladas menos), hecho que se ha reflejado en mayor o menor medida en el total de servicios portuarios prestados.
- 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, teniendo en consideración que el servicio de practicaje se encuentra fuera de competencia efectiva por imperativo legal y debido a razones de seguridad marítimo portuaria. 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. 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.

- 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:
 - Disminución en la facturación media (€/servicio) en el servicio de remolque en 2020, con respecto al año 2019, y un leve incremento en el caso de los servicios de amarre y practicaje.
 - La diferencia en las facturaciones medias de los tres servicios portuarios técnico-náuticos de la Fachada Atlántica-Cantábrica con respecto al resto de fachadas continúa reflejando facturaciones promedio más elevadas en términos generales a las del resto de fachadas.
 - En lo relativo al servicio de recepción de desechos, el número de servicios realizados en los puertos españoles durante el año 2020 ha sido inferior al de 2019, al igual que la facturación y volúmenes totales recogidos.
 - Además, el número de servicios prestados de recogida de desechos regulados por el Anexo V supone un 77% del total, mientras que, en términos de volumen total recogido, destaca el Anexo I frente al Anexo V con un total de 373.371 m³ y 281.785 m³ de manera respectiva.

7. RECOMENDACIONES

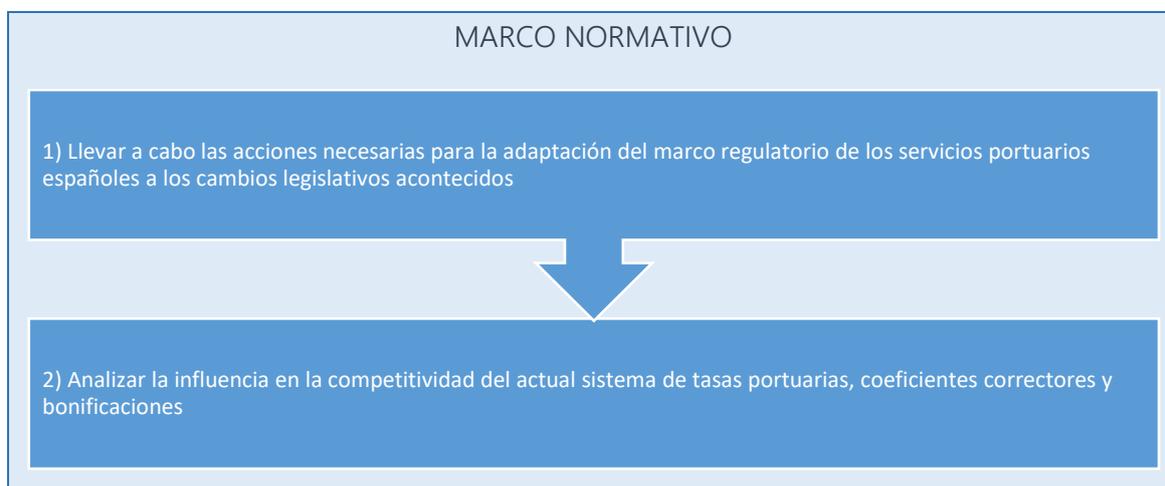
En este capítulo se describen las recomendaciones propuestas por el Observatorio, cuyo objetivo es mejorar las condiciones del mercado de los servicios portuarios españoles, de forma que se favorezca el posicionamiento de los puertos de titularidad estatal en su entorno competitivo.

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 por el propio Observatorio, así como de toda la información a la que ha tenido acceso el Observatorio.

Algunas de estas recomendaciones ya habían sido incluidas 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.

Seguidamente, tras el esquema en el que se resumen las recomendaciones, desglosadas según el ámbito al que hacen referencia, se describen, brevemente, cada una de las recomendaciones.

En este sentido, es necesario incidir, en la importancia de que se realicen acciones de manera continuada, que permitan, no solo alcanzar los objetivos de las recomendaciones propuestas, sino también alcanzar los objetivos principales de favorecer la competitividad de los servicios portuarios españoles.



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

11) Impulsar la proyección y el desarrollo del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios

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

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, además, se ha publicado el 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 y, finalmente, se han publicado una serie de normas con efectos sobre el servicio portuario de recepción de desechos generados por buques, entre las que destaca la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques.

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, tales como la inclusión en el alcance del servicio portuario de recepción de desechos generados por buques de los residuos de carga.

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.

Asimismo, el 7 de junio de 2019 se publicó en el BOE y en el DOUE la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques, desarrollada por la Comisión Europea y por la que se modifica la Directiva 2010/65/UE y se deroga la Directiva 2000/59/CE. Tal y como se indica en el artículo 24 de la Directiva, los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la Directiva (UE) 2019/883 a más tardar el 28 de junio de 2021. Es decir, se otorga un plazo de dos años para su transposición a la normativa y legislación nacional.

En la citada Directiva, se plantean cambios sobre la política tarifaria, diferenciándose entre tarifas directas e indirectas, permitiendo la aplicación de tarifas diferentes en función del tipo del buque, del tipo de desecho, etc. Asimismo, la directiva se alinea con las estrategias de la Comisión sobre economía circular, entre cuyos objetivos se encuentra la reducción de las artes de pesca perdidos o abandonados en el mar. En concreto, se prevé la inclusión de los buques de pesca y de las embarcaciones de recreo en el sistema de tarifas indirectas. Es decir, los buques pesqueros y las embarcaciones náutico-deportivas pasarían a abonar una tarifa indirecta, hagan, o no, uso del servicio portuario de recepción de desechos y residuos de carga, tal y como sucede en la actualidad

en los puertos de interés general españoles con los buques mercantes. Así mismo, se incluyen la entrega en puerto de los desechos pescados de forma no intencionada por las embarcaciones de pesca durante su actividad, sin que ello les suponga coste alguno.

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

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, a sabiendas de que en vista de la situación actual provocada por la pandemia y teniendo en cuenta las medidas de reactivación económica este análisis es aconsejable desarrollarlo a medio plazo, 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, garantizándose 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, especialmente en las actividades relacionadas con el control y la trazabilidad de los desechos entregados por los buques en puerto.

11) Impulsar la proyección y el desarrollo del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios

Desde el inicio de su funcionamiento, el 11 de diciembre de 2012, el Observatorio se ha convertido en un referente del sector, no solo a nivel nacional, sino también a nivel europeo, dónde tiene un gran prestigio. Los estudios sectoriales desarrollados por el Observatorio, así como el Documento de Análisis del Mercado de los servicios portuarios que se elabora con periodicidad anual, son referencia para todo el sector, aportando conclusiones y recomendaciones que permiten definir acciones y estrategias con las que mejorar la competitividad de los servicios portuarios y, en definitiva, de los puertos españoles.

Pero no solo hay que destacar el desarrollo de informes y de estudios; el Observatorio se trata de un órgano consultivo que permite mantener un contacto continuo entre los principales agentes de un eslabón fundamental dentro de la cadena logística, de forma que se debate y trabaja con un objetivo común, que no es otro que mejorar el posicionamiento de los puertos españoles en su entorno competitivo, a través de servicios de calidad.

Se considera necesario que el Observatorio siga avanzando en su desarrollo, mejorando su proyección. En este sentido, cabe destacar que, antes del inicio de la pandemia del COVID-19, el Observatorio había desarrollado la primera reunión en un Puerto, en este caso, se trató de la última reunión del Grupo de Trabajo del “ESTUDIO DE LA CADENA DE COSTES DEL TRÁFICO DE GRANELES SÓLIDOS INDUSTRIALES EN PUERTOS ESPAÑOLES”, celebrada en el Puerto de Gijón. Asimismo, a lo largo del último año, el Observatorio ha mantenido diversas reuniones con el Instituto Social de la Marina, el SEPE o el INE, en las que se ha puesto manifiesto las grandes sinergias existentes entre dichos entes y el propio Observatorio, en cuanto a disponibilidad de datos, indicadores, etc.

Por todo ello, es adecuado que el Observatorio siga mejorando su presencia y proyección exterior, reforzando su identidad, mejorando su posicionamiento y visibilidad y ampliando su alcance.