

2021



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

2021

## ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN .....	2
2. SERVICIOS PORTUARIOS TÉCNICO-NÁUTICOS .....	7
2.1. PRACTICAJE .....	13
2.2. REMOLQUE.....	19
2.3. AMARRE .....	26
3. SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES Y RESIDUOS DE CARGA .....	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.....	40
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 ....	56
5.2. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS, POR PUERTO .....	58
6. CONCLUSIONES GENERALES DE LOS INDICADORES DE LOS SERVICIOS .....	66
7. RECOMENDACIONES .....	68

## 1. INTRODUCCIÓN

El Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios (en adelante, Observatorio) presenta, otro año más, el "Documento de Análisis del Mercado de los Servicios Portuarios del año 2021" (a continuación, Documento de Análisis). Se trata de un informe que el Observatorio desarrolla con periodicidad anual, con el fin de analizar la evolución del mercado de los servicios portuarios en puertos españoles, poniendo a disposición de instituciones y personas interesadas, información sobre las licencias, la actividad desarrollada, los resultados anuales y la evolución del mercado, así como otros datos de interés.

Este Documento sintetiza los análisis llevados a cabo por el Observatorio sobre los servicios portuarios españoles en el ejercicio 2021, permitiendo comprobar los principales cambios que se han producido en el sector, la evolución de la actividad, variaciones en medios (tanto materiales como humanos) a disposición del servicio, etc. De este modo se muestra una imagen del escenario competitivo en los puertos españoles, en relación con la prestación de los servicios portuarios en el año 2021.

El presente 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 lo que sigue, TRLPEMM), por el que cual se determina que Puertos del Estado debe elaborar un Informe Anual de Competitividad derivado de los análisis desarrollados por el Observatorio. Asimismo, dicho artículo establece que el Informe de Competitividad debe ser elevado al Ministerio de Fomento. El Documento de Análisis es el informe que sustenta y sirve de base para que Puertos del Estado elabore el mencionado Informe de Competitividad.

El Documento se estructura en siete capítulos. Tras esta introducción, el segundo capítulo recoge las observaciones efectuadas y los indicadores referentes a los tres servicios técnico-náuticos. El tercer capítulo se centra en el servicio portuario de recepción de desechos generados por buques. A continuación de este, el cuarto capítulo desarrolla el análisis de actividad del servicio portuario al pasaje. Seguidamente, el servicio portuario de manipulación de mercancías es objeto de análisis en el quinto capítulo. En el capítulo sexto se plantean las principales conclusiones obtenidas una vez analizados los seis servicios portuarios mencionados<sup>1</sup>. Para finalizar el documento se incluye un capítulo de

---

<sup>1</sup> 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 los mencionados servicios, en el presente documento, correspondiente al año 2021, no se han podido incluir indicadores sobre ellos.

recomendaciones que, desde el Observatorio, se consideran adecuadas para la mejora de la competitividad dentro del sector.

Los datos e información obtenida, para la elaboración de las observaciones, análisis e indicadores recogidos en el presente Documento, proceden de diferentes bases de datos y repositorios de Puertos del Estado:

- Datos e indicadores recogidos por el Sistema de Gestión de Indicadores (SIGEIN).
- Bases de datos e indicadores de la Dirección de Explotación de Puertos del Estado.
- Base de datos del Registro de Servicios Portuarios.
- Base de datos estadística de Puertos del Estado.
- Estudios específicos desarrollados por el Observatorio.

En concreto, cabe destacar que los datos e indicadores de actividad y económicos han sido obtenidos a través del mencionado SIGEIN, sistema mediante el cual se recopilan datos de los distintos prestadores de servicios portuarios y de las Autoridades Portuarias. Para el desarrollo de los indicadores incluidos en el presente Documento, la captura de datos de las bases ya mencionadas fue actualizada a fecha de 24 de mayo de 2022. Es necesario destacar que en dicha fecha no estaban disponibles los datos de algunos puertos relativos al ejercicio de 2021, por lo que, con el objetivo de no dificultar la comparación interanual con años anteriores, se han tomado como valores de referencia los valores del año 2020, para aquellos puertos de los que se carece de datos actualizados.

Asimismo, durante la recopilación de datos del ejercicio de 2021 se ha procedido a la revisión y actualización de los datos correspondientes al año 2020, debida a posibles correcciones, modificaciones o erratas. Del mismo modo, durante el desarrollo de los indicadores y de los análisis referentes a los distintos servicios portuarios, se han identificado ciertos errores en los datos registrados que, en aquellos casos en los que a fecha del presente Documento aún no se había logrado su corrección, han sido sustituidos por valores promedios del histórico reciente.

Por último, cabe destacar que el ejercicio de 2021 ha supuesto un año de recuperación para el sector marítimo portuario frente al año 2020, a pesar de las dificultades que la crisis sanitaria global provocada por la COVID-19 ha seguido ocasionando. Se trata de un año en el que paulatinamente se ha logrado avanzar en la recuperación económica y productiva y en el que el sector logístico y las cadenas de suministro han recuperado, en mayor o menor grado, su actividad.

En cuanto al sector marítimo portuario, el sistema portuario de titularidad estatal ha experimentado un crecimiento interanual del 17,8% y del 13% en términos de escalas de buques y de GT acumulado respectivamente, que, si bien no llega a alcanzar órdenes de

magnitud de la demanda acumulada del ejercicio de 2019, suponen una importante recuperación y la vuelta a valores de tasas interanuales de crecimiento. Este aumento del comercio marítimo tras los descensos provocados en el ejercicio anterior se produce en un contexto de variación de la oferta en el mercado del transporte marítimo, que sigue estando influenciado por la crisis de costes de los fletes a nivel mundial, los cuales han mantenido la tendencia alcista de 2020.

Sobre las ya tensionadas cadenas de suministro globales, con episodios de importante congestión portuaria en zonas marítimas de especial relevancia a nivel mundial, como son las áreas portuarias de Shanghái y Long Beach (California), hay que adicionar, en los últimos meses, las nuevas distorsiones en el comercio mundial derivadas de la guerra en Ucrania y de las sanciones a Rusia.

Todo ello ha derivado en un contexto para el conjunto del sistema portuario de titularidad estatal en la que la coyuntura de crecimiento y recuperación postpandémica se une a una nueva perspectiva en el corto y medio plazo de incertidumbre, donde, de nuevo, los puertos y su comunidad portuaria se vuelven a reivindicar como nodos indispensables de la cadena logística global, al garantizar el suministro y aprovisionamiento de la sociedad ante acontecimientos sobrevenidos.

Figura 1

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

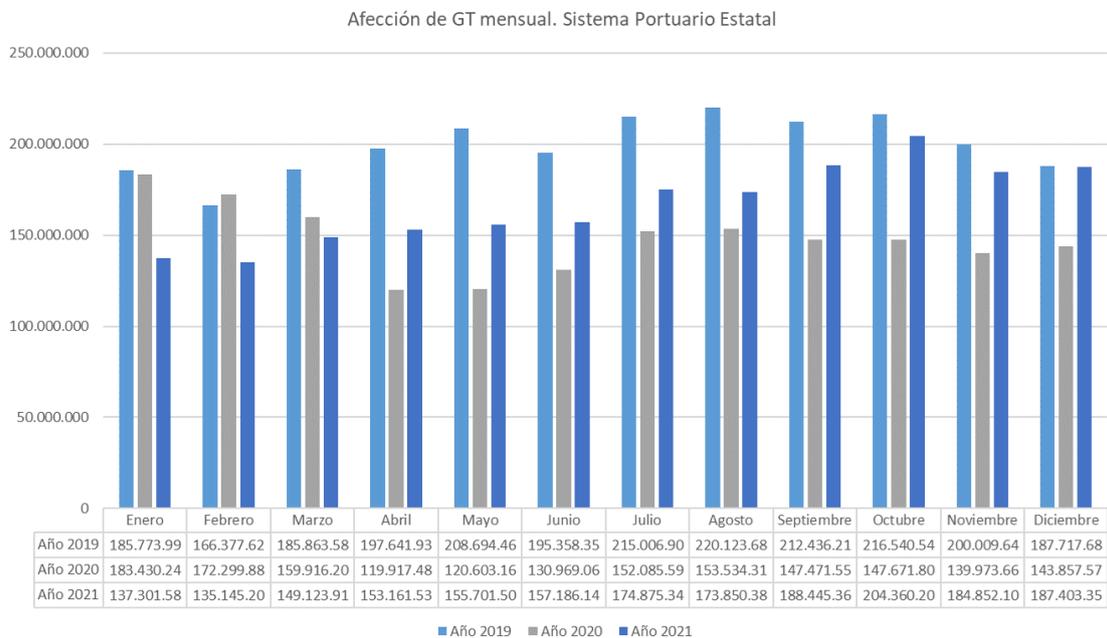
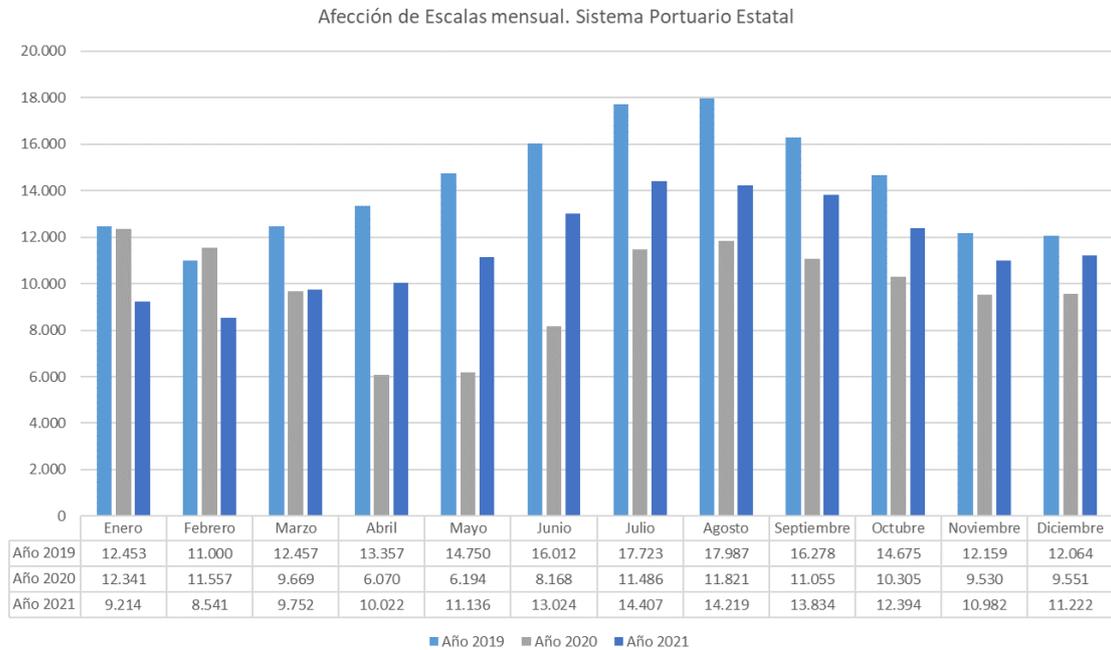
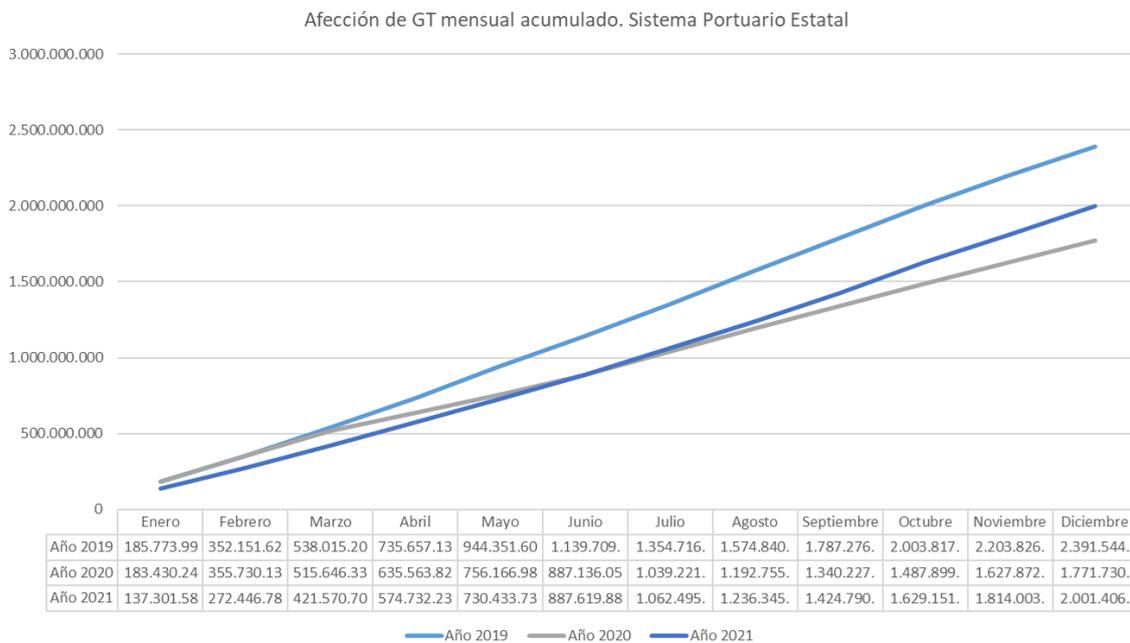
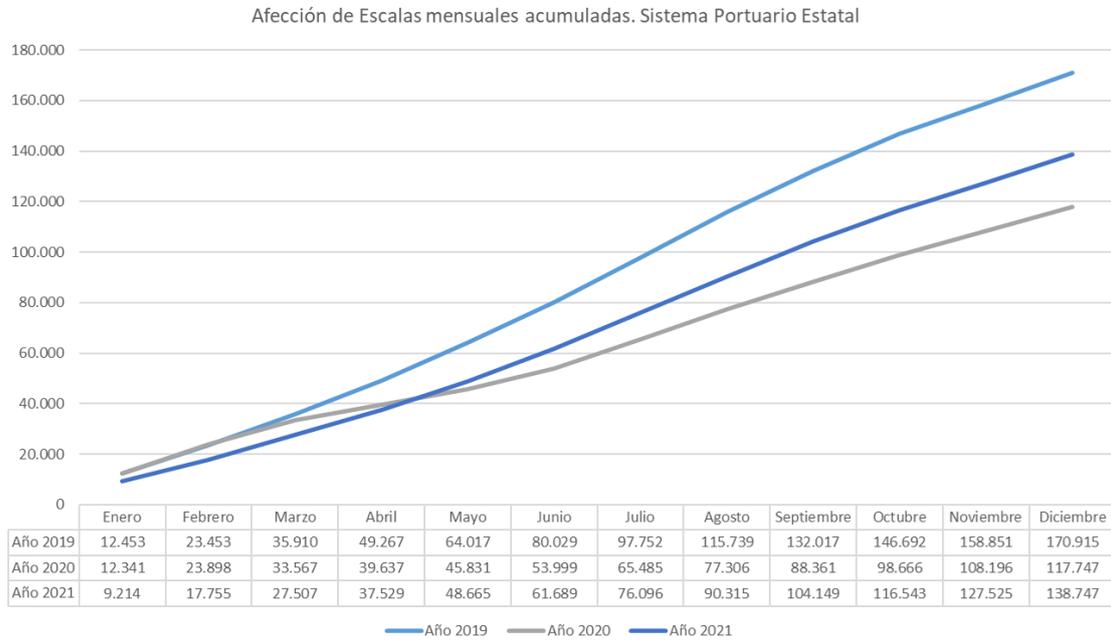


Figura 2

Escalas y GT mensual acumulado entre los años 2019, 2020 y 2021 en el Sistema Portuario Estatal.

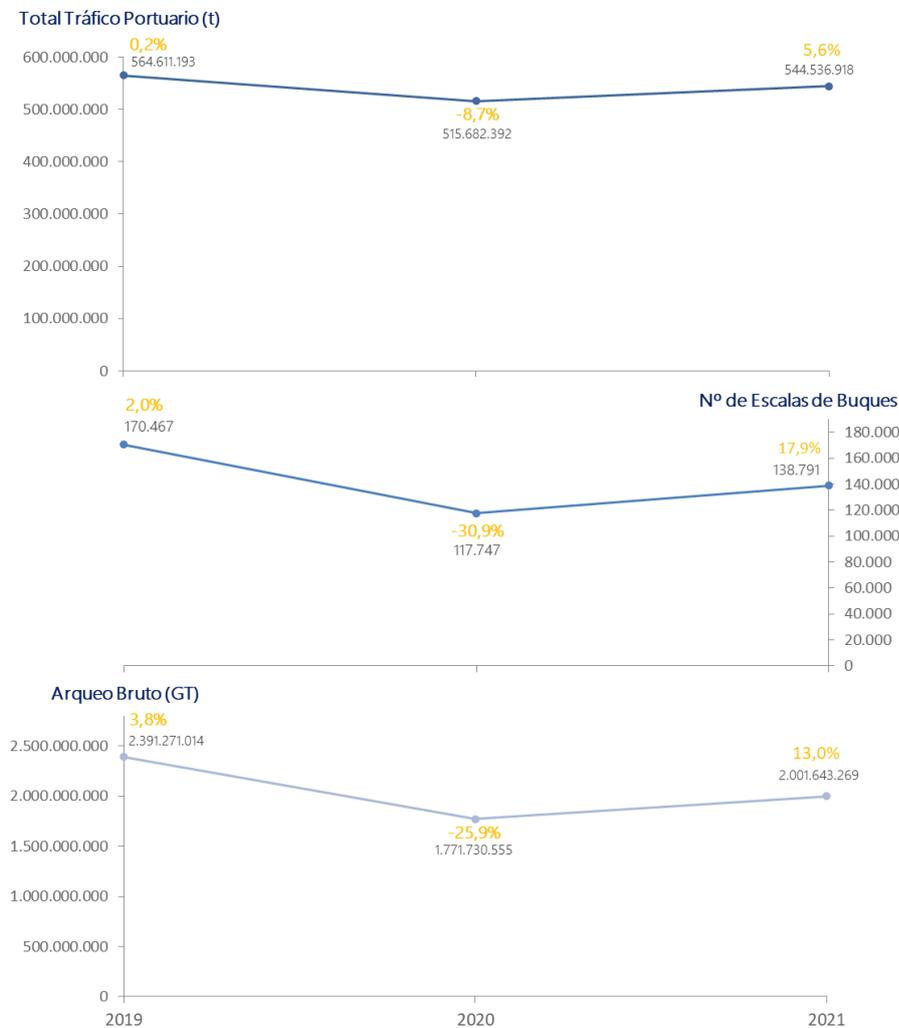


## 2. SERVICIOS PORTUARIOS TÉCNICO-NÁUTICOS

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 portuario<sup>2</sup> en el sistema portuario estatal, nº de escalas y arqueo bruto de los buques. 2019-2021.



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

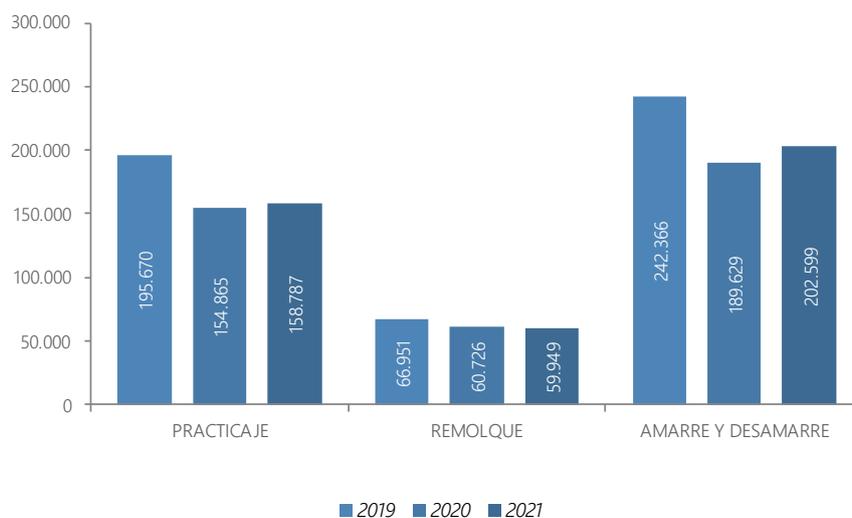
El año 2021 ha supuesto un ascenso de las principales magnitudes del tráfico portuario, creciendo un 17,9% las escalas de buques (21.044 más que en el ejercicio anterior), al tiempo que el total de toneladas de mercancías ha ascendido en un 5,6% (28,85 millones de toneladas más), con respecto al anterior ejercicio.

La variación de escalas de buques y de mercancía movilizada a través de los puertos españoles ha experimentado una recuperación del 17,9% y 5.6% respectivamente, volviendo a la senda de crecimientos. Paralelamente al número de escalas, también el arqueo bruto acumulado (GT) experimenta una variación interanual positiva del 13%. Cabe destacar que en la serie histórica analizada no existen crecimientos similares en número de escalas de buques, ni de arqueo bruto acumulado, lo que evidencia la gran mejora que se ha producido en estos aspectos tras los descensos del año 2020.

En la siguiente gráfica se muestra el número total de servicios de practicaje, remolque y amarre prestados en el total de los puertos para el período comprendido entre el 2019 y el 2021, sin incluir aquellos en régimen de integración de servicios:

Figura 4

Número de servicios totales, por servicio técnico náutico y año. 2019-2021.

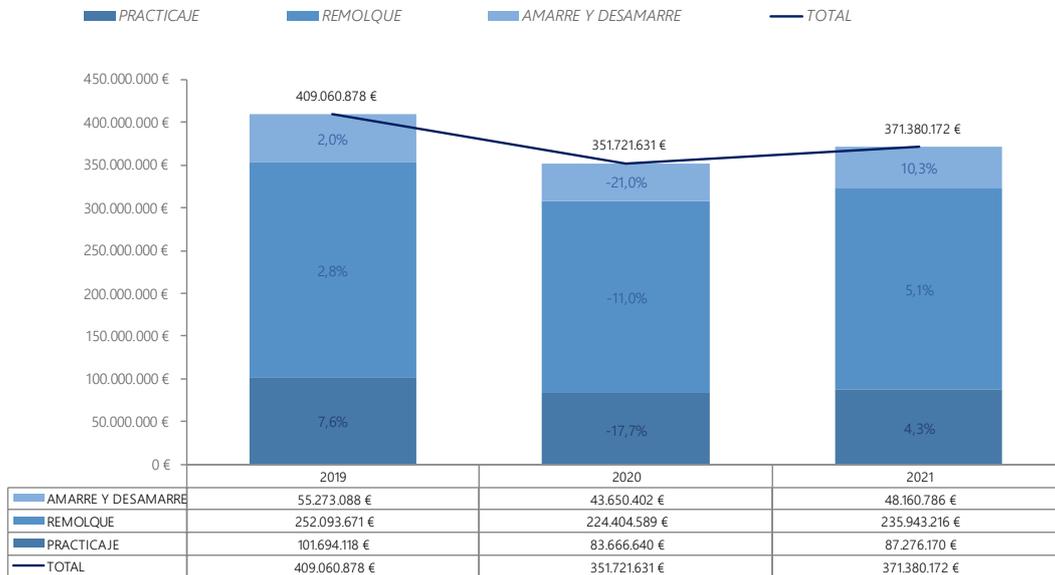


El número de servicios técnico-náuticos prestados en el ejercicio de 2021 experimenta variaciones dispares con respecto al año 2020, aunque recuperando, en general, la tendencia creciente de años precedentes. Los servicios de practicaje, así como el servicio de amarre y desamarre, crecen interanualmente con variaciones positivas del 2,5% y 6,8%, respectivamente. Por el contrario, el servicio portuario de remolque sufre un ligero descenso de actividad del -1,3%, alcanzando un total de 59.949 servicios, es decir, unos 800 servicios menos que el año anterior.

En lo que respecta a la facturación de los servicios portuarios técnico-náuticos, en términos generales se produce un ascenso en la facturación del 5,3%. De manera particular, el ascenso más pronunciado se da en el servicio de amarre y desamarre con una variación interanual positiva del 10,3%, seguido del servicio de remolque que crece a un 5.1% y en tercer lugar el de practicaje con un aumento cercano del 4,3%.

Figura 5

Evolución de la facturación total de los servicios técnico-náuticos. 2019-2021.

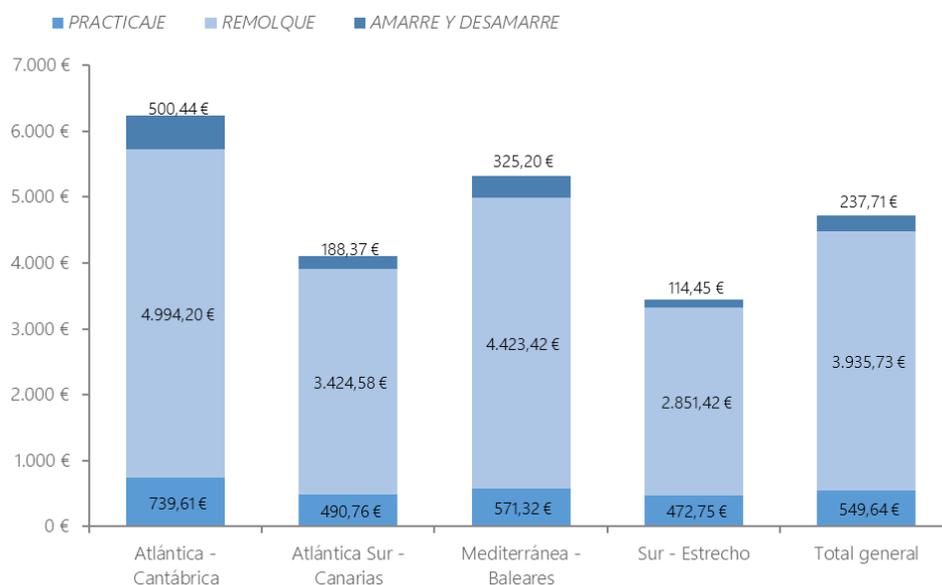


A continuación, se muestra la facturación media de cada servicio portuario (€/servicio) en cada una de las fachadas del sistema portuario de titularidad estatal.

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

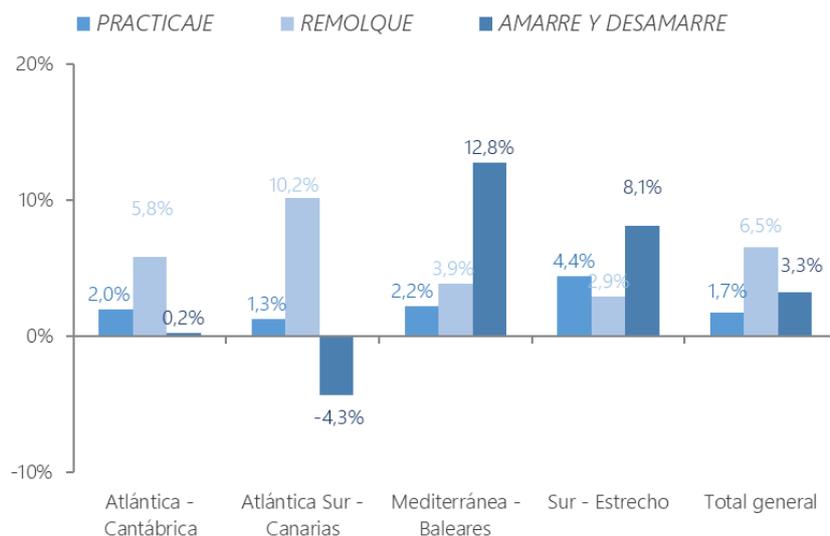
Facturación media por servicio de los servicios técnico-náuticos. 2021.



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 2021 y 2020, por tipo de servicio y fachada.



Tal y como se puede apreciar los mayores ascensos se han producido en el servicio portuario de remolque, concretamente en la fachada Atlántica Sur-Canarias con un ascenso de la facturación media del 10,2%, seguido de los ascensos de 5,8%, 3,9% y 2,9% de las fachadas Atlántica-Cantábrica,

Mediterránea-Baleares y Sur- Estrecho, respectivamente. La variación total del servicio de remolque se traduce en un crecimiento del 6,5%.

Respecto al servicio portuario de amarre y desamarre, todas las fachadas a excepción de la Atlántica-Sur, han experimentado ascensos en la facturación media por servicio, siendo el crecimiento total de este servicio de un 3,3%. En la fachada Mediterránea-Baleares se produjo el máximo ascenso, seguida de las fachadas Sur-Estrecho y Atlántica-Cantábrica con variaciones interanuales positivas de 8,1% y 0,2% respectivamente. Por el contrario, la facturación media de la fachada Atlántica Sur-Canarias se retrajo un -4,3%.

Por último, en el caso del servicio portuario de practicaje, la facturación media por servicio se incrementó en un 1,7%, en general. La fachada Sur-Estrecho fue la que experimentó un mayor crecimiento (de un 4,4%) seguida de crecimientos más moderados en el resto de las fachadas. Por orden de ascensos, en las fachadas Mediterránea-Baleares, Atlántica-Cantábrica y Atlántica Sur-Canarias se produjeron variaciones interanuales positivas en la facturación media de 2,2%, 2% y 1,3%, 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. 2020-2021.

SERVICIOS TÉCNICO - NÁUTICOS		Practicaje		
Indicador	Fachada	2020	2021	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	24.304	25.104	3,29%
	Atlántica Sur - Canarias	45.508	46.482	2,14%
	Mediterránea - Baleares	51.627	54.624	5,81%
	Sur - Estrecho	33.426	36.011	7,73%
	<b>TOTAL</b>	<b>156.885</b>	<b>162.221</b>	<b>3,40%</b>
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	17.621.592 €	18.567.262 €	5,37%
	Atlántica Sur - Canarias	22.049.370 €	22.811.555 €	3,46%
	Mediterránea - Baleares	28.861.705 €	31.207.923 €	8,13%
	Sur - Estrecho	15.133.973 €	17.024.023 €	12,49%
	<b>TOTAL</b>	<b>83.666.640 €</b>	<b>89.610.763 €</b>	<b>7,10%</b>
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	725 €	740 €	2,01%
	Atlántica Sur - Canarias	485 €	491 €	1,29%
	Mediterránea - Baleares	559 €	571 €	2,20%
	Sur - Estrecho	453 €	473 €	4,41%
	<b>MEDIA NACIONAL</b>	<b>540 €</b>	<b>550 €</b>	<b>1,74%</b>

Figura 9

Resumen de indicadores del servicio portuario de remolque. 2020-2021.

SERVICIOS TÉCNICO - NÁUTICOS		Remolque		
Indicador	Fachada	2020	2021	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	11.793	11.076	-6,08%
	Atlántica Sur - Canarias	10.628	10.534	-0,88%
	Mediterránea - Baleares	20.865	20.735	-0,62%
	Sur - Estrecho	17.440	17.604	0,94%
	<b>TOTAL</b>	<b>60.726</b>	<b>59.949</b>	<b>-1,28%</b>
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	54.232.021 €	57.985.680 €	6,92%
	Atlántica Sur - Canarias	33.010.564 €	35.945.884 €	8,89%
	Mediterránea - Baleares	88.840.086 €	91.818.041 €	3,35%
	Sur - Estrecho	48.321.918 €	50.193.611 €	3,87%
	<b>TOTAL</b>	<b>224.404.589 €</b>	<b>235.943.216 €</b>	<b>5,14%</b>
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	4.719 €	4.994 €	5,83%
	Atlántica Sur - Canarias	3.108 €	3.425 €	10,17%
	Mediterránea - Baleares	4.258 €	4.423 €	3,89%
	Sur - Estrecho	2.771 €	2.851 €	2,91%
	<b>MEDIA NACIONAL</b>	<b>3.695</b>	<b>3.936</b>	<b>6,50%</b>

Figura 10

Resumen de indicadores del servicio portuario de amarre y desamarre. 2020-2021.

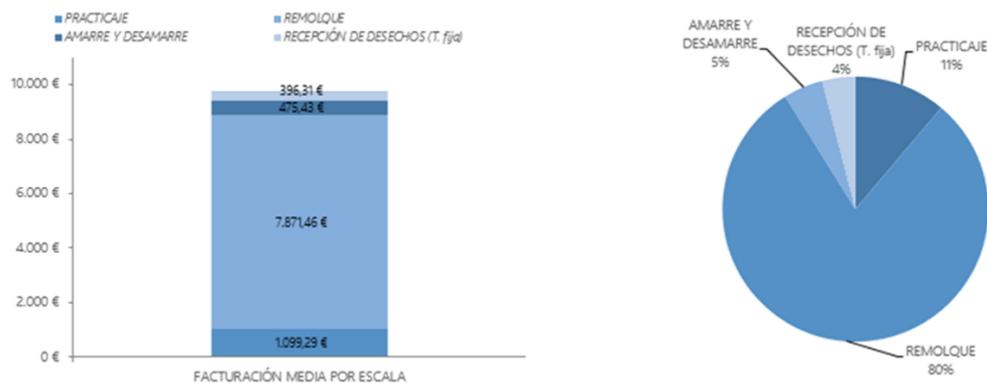
SERVICIOS TÉCNICO - NÁUTICOS		Amarre y desamarre		
Indicador	Fachada	2020	2021	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	22.088	24.843	12,47%
	Atlántica Sur - Canarias	46.562	50.699	8,88%
	Mediterránea - Baleares	53.872	54.995	2,08%
	Sur - Estrecho	67.107	72.062	7,38%
	<b>TOTAL</b>	<b>189.629</b>	<b>202.599</b>	<b>6,84%</b>
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	11.968.421 €	12.237.611 €	2,25%
	Atlántica Sur - Canarias	9.038.495 €	9.550.225 €	5,66%
	Mediterránea - Baleares	15.537.444 €	18.812.921 €	21,08%
	Sur - Estrecho	7.106.042 €	7.560.029 €	6,39%
	<b>TOTAL</b>	<b>43.650.402 €</b>	<b>48.160.786 €</b>	<b>10,33%</b>
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	499 €	500 €	0,21%
	Atlántica Sur - Canarias	197 €	188 €	-4,28%
	Mediterránea - Baleares	288 €	325 €	12,75%
	Sur - Estrecho	106 €	114 €	8,08%
	<b>MEDIA NACIONAL</b>	<b>230 €</b>	<b>238 €</b>	<b>3,27%</b>

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 teniendo en cuenta 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 practicaje se define en el artículo 126 del TRLPEMM: *"servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, prestado a bordo de éstos, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites geográficos de la zona de practicaje, en condiciones de seguridad"*. Además de la definición del servicio incluida en el TRLPEMM, cabe destacar que, en la actualidad, las funciones del práctico trascienden, en muchas ocasiones, al 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 6 años (5,98 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.

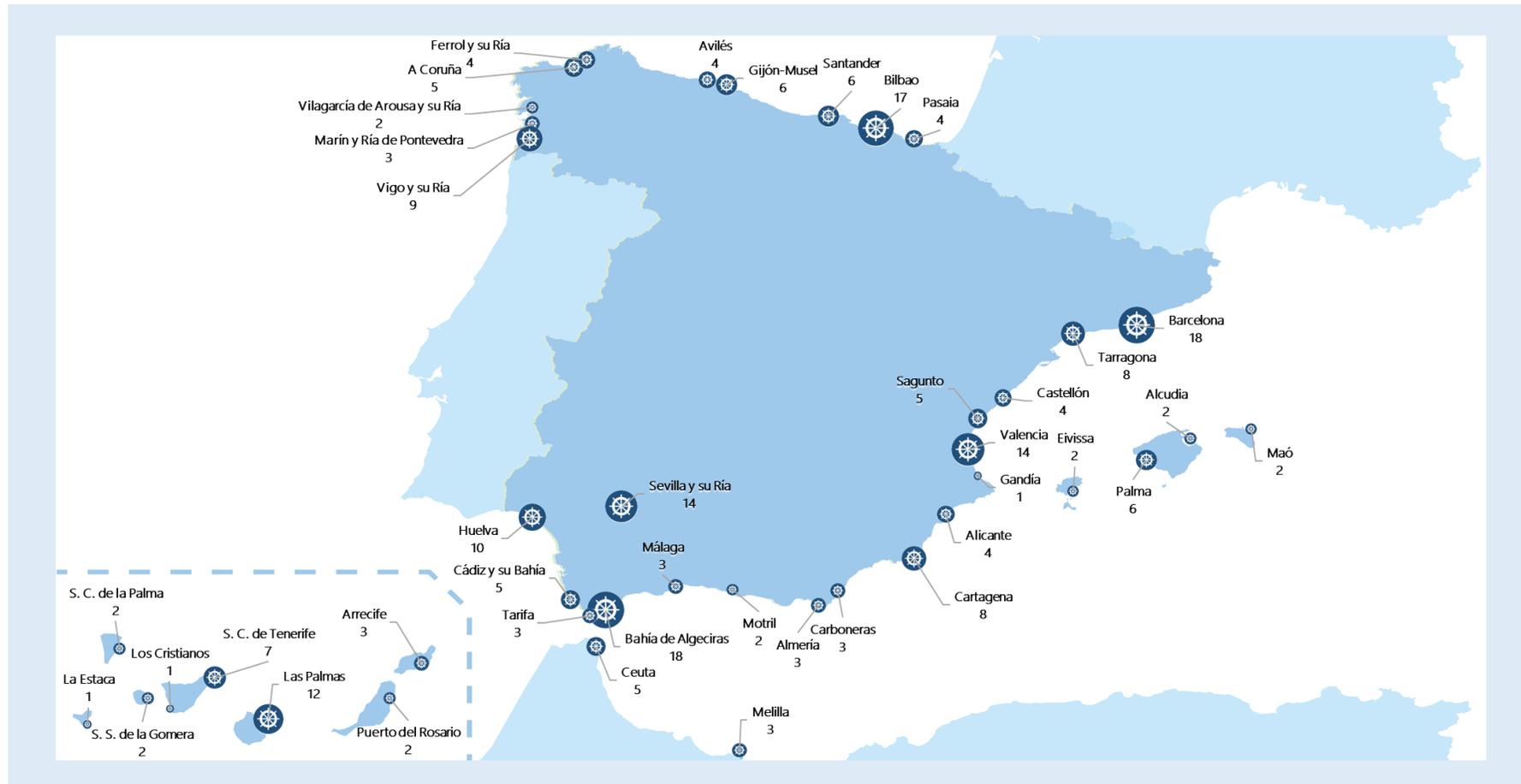
## 2.1.1. INDICADORES DE RECURSOS Y SERVICIOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

### 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. 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. 2021.



b. Número de servicios de practica realizados en cada puerto durante el año 2021, según tramo de arque bruto de los buques

Figura 13

Nº de servicios realizados por las empresas prestadoras del servicio de practica, por tramos de arque bruto. 2021



Las gráficas anteriores muestran el desglose por tramos de arqueo bruto del número de servicios realizados, por puerto, en el año 2021. Los puertos que mayor número de servicios concentran son Las Palmas (20.656 servicios), Bahía de Algeciras (20.460 servicios), Barcelona (16.023 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 ciertos casos particulares como 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 un número de prácticos similar a otros puertos con un volumen de servicios significativamente superior, como el del Puerto de Valencia, con un total de 2.334 servicios; esto es 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 con respecto al número de escalas, debido a que por su mayor frecuencia parte de estos tráficos acceden a exenciones al practicaaje.

### 2.1.2. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

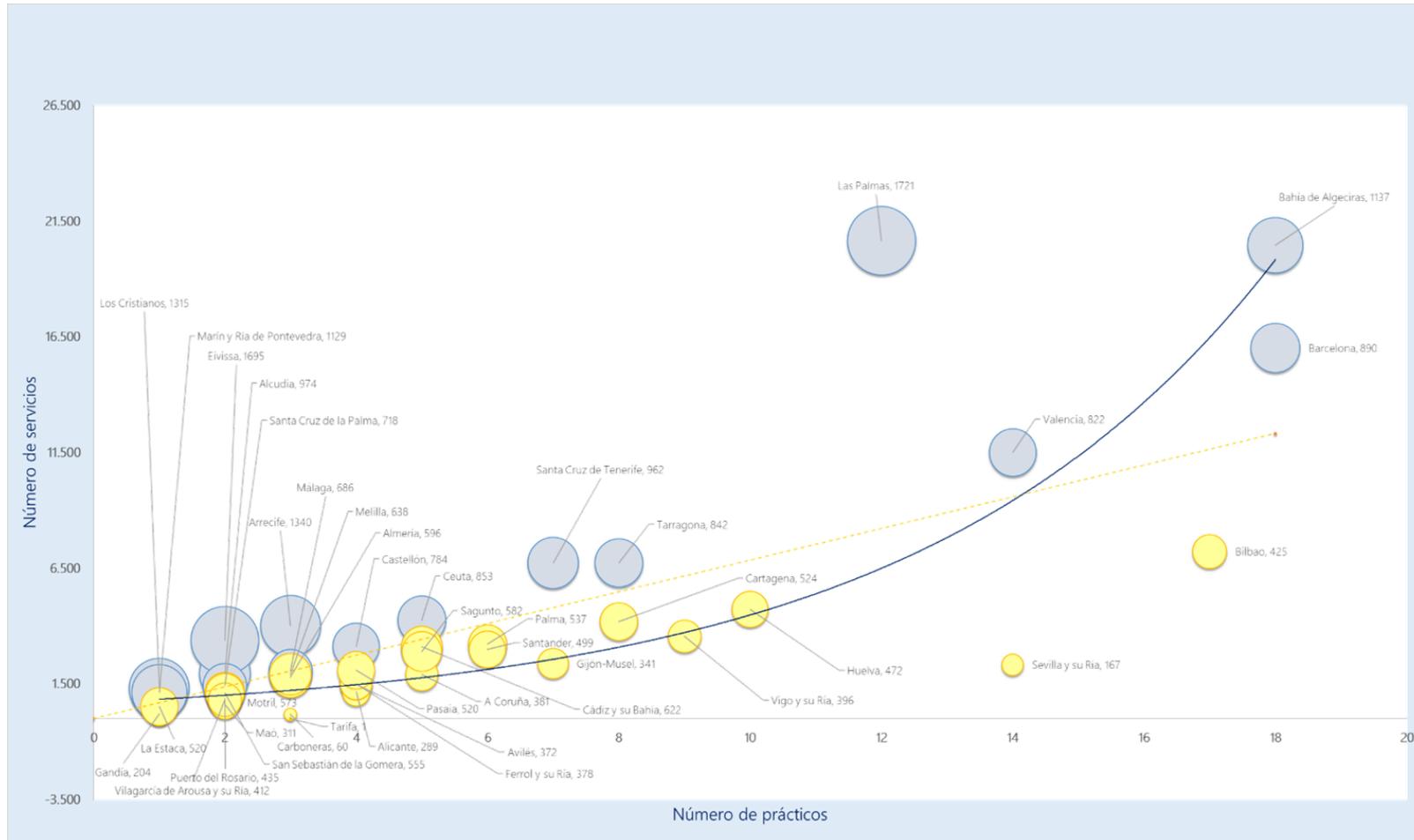
La siguiente gráfica muestra el número medio de servicios por práctico en cada puerto mediante el tamaño de la burbuja, incluyendo en azul aquellos puertos que presentan valores del indicador por encima de la media nacional y en amarillo los que se encuentran por debajo. La media nacional en el año 2021 ha sido de 684 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 a diversos factores: condiciones climatológicas e hidrológicas, distancias y tiempos de navegación, etc. En este sentido, destaca el índice de actividad del Puerto de Bilbao y del Puerto de Sevilla, en cuanto a su complejidad en términos de duración del servicio, de tal modo que se precisa un mayor número de prácticos de puerto para la realización de los mismos servicios que en otros puertos (con menor número de prácticos), sin perjuicio a la 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 entorno de las 6 horas de media). En el lado opuesto se encuentran los puertos de Las Palmas (1.721 servicios por práctico), Eivissa (1.695 servicios por práctico) y Arrecife (1.340 servicios por práctico); que presentan 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 15 puertos los cuales superan el promedio de servicios prestados por práctico a nivel nacional.

Figura 14

Número de servicios por práctico. Relación entre el número de prácticos disponibles y el número de servicios totales, por puerto. 2021.

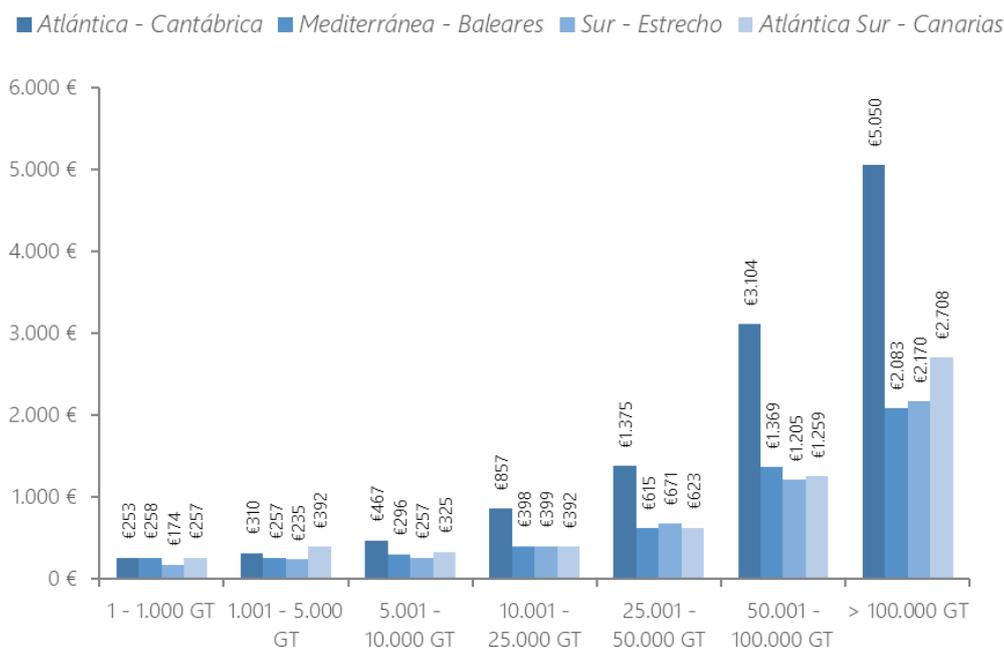


### 2.1.3. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

El indicador económico del servicio de practicaje analizado es la facturación media por servicio, obtenida para el año 2021 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. 2021.



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 los puertos de Huelva y Santander, donde hay dos licencias otorgadas en cada uno. Sin embargo, pese a la existencia de estas licencias, en los citados puertos no existe competencia, ya sea porque ambas pertenecen al mismo grupo empresarial o bien porque 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 (TRLPEMM), siendo el plazo medio de los títulos habilitantes existentes de 8 años (8,0 años).

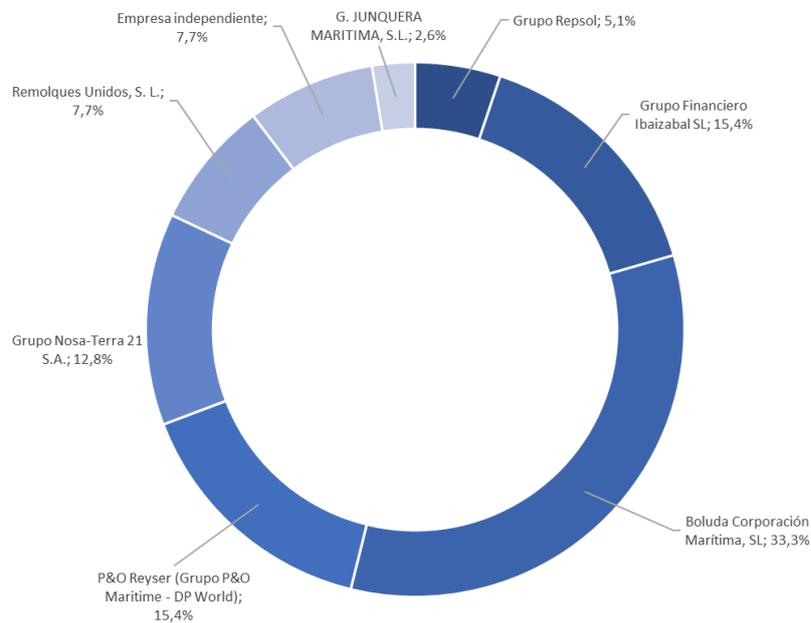
Los títulos habilitantes del servicio portuario de remolque en algunos puertos, cuyo plazo es sensiblemente inferior a la media nacional, se corresponden con ampliaciones de las licencias concedidas hasta la aprobación de las nuevas prescripciones particulares del servicio.

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

Existe una fuerte presencia de determinadas empresas o grupos empresariales en el servicio de remolque, frente a un número más reducido de empresas independientes. Para determinar el grado de competencia, se ha contabilizado el número de títulos habilitantes, con dos matices: (1) el análisis se hace por Autoridad Portuaria, no por puerto. (2) En el caso de títulos en los que la prestadora sea una empresa participada por más de un grupo empresarial, se ha optado por sumar el título en ambos participantes. Bajo estos supuestos, al Grupo Boluda le pertenecen o participa en un 33,3 % de los títulos habilitantes existentes, al Grupo Financiero Ibaizabal un 15,4%, de igual forma que P&O Reyser (Grupo P&O Maritime-DP World<sup>3</sup>) con un 15,4%. Les sigue el Grupo Nosa-Terra 21 con un 12,8%, y, finalmente, las empresas independientes, ostentando un 7,7% del total de licencias.

Figura 16

Empresas prestadoras del servicio de remolque, según el número de títulos habilitantes. 2021.



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



## 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, Gijón y Ferrol en la fachada Atlántica-Cantábrica, con 8, 6 y 6 remolcadores respectivamente; Barcelona y Tarragona en la fachada Mediterráneo-Baleares, con 8 y 6 remolcadores respectivamente; Bahía de Algeciras y Cartagena en la fachada Sur-Estrecho, con 8 y 5 remolcadores; y Huelva y Las Palmas en la fachada Atlántico Sur-Estrecho, con 12 y 7 remolcadores, respectivamente.

Figura 17

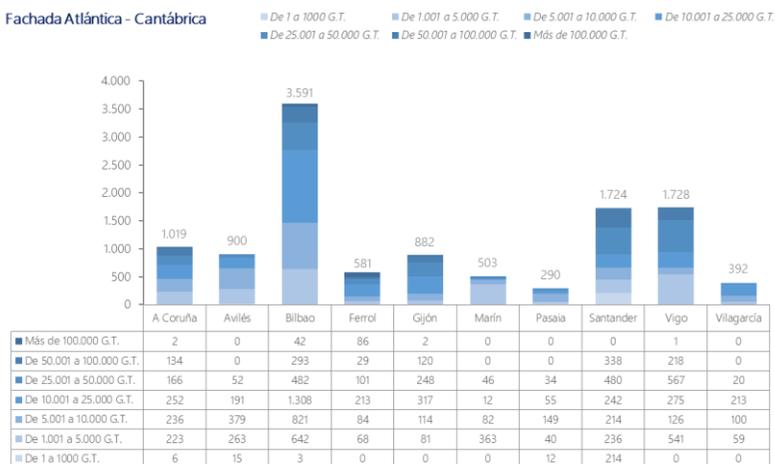
Número de remolcadores por puerto. 2021.



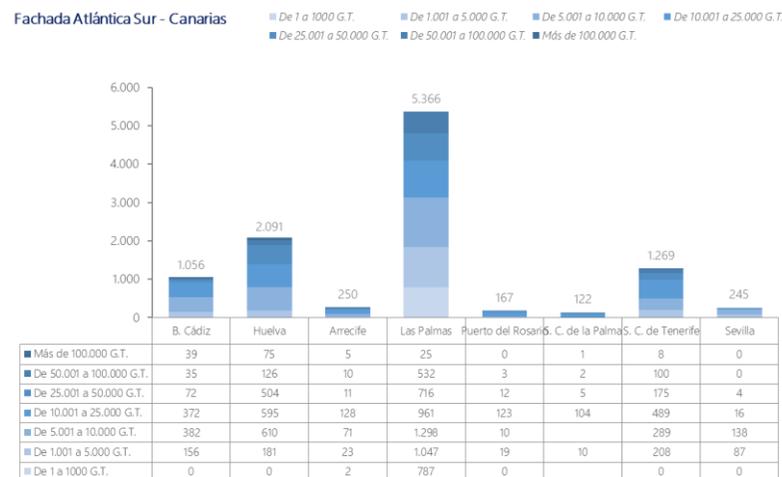
b. Número de servicios de remolque realizados en cada puerto durante el año 2021, según tramo de arqueo bruto de los buques

Figura 18. Nº de servicios realizados por las empresas prestadoras del servicio de remolque, por tramos de arqueo bruto. 2021

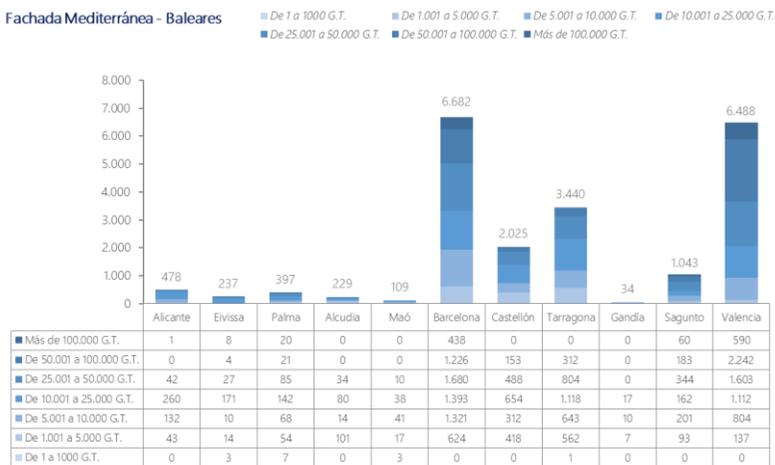
Fachada Atlántica - Cantábrica



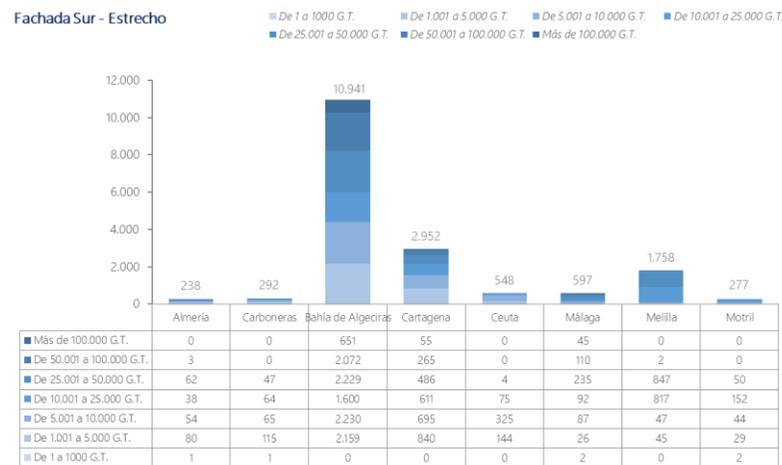
Fachada Atlántica Sur - Canarias



Fachada Mediterránea - Baleares



Fachada Sur - Estrecho



Las gráficas anteriores muestran el desglose por tramos de arqueo bruto del número de servicios de remolque realizados, por puerto, en el año 2021. Los puertos que mayor número de servicios concentran son Bahía de Algeciras (10.941 servicios), Valencia (6.488 servicios), Barcelona (6.682 servicios) y Las Palmas (5.366 servicios) y, seguidos en otro nivel de servicios prestados, Bilbao (3.591 servicios), Tarragona (3.440 servicios) y Cartagena (2.952 servicios). Destacar que, en el puerto de Bahía de Algeciras 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 Ferrol, 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: 2.091 y 581 servicios, de manera respectiva. Por otro lado, existen casos en los que hay un alto número de servicios y un número limitado de medios, como el caso de Melilla, con un elevado número de servicios (1.758 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 en el dimensionamiento 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

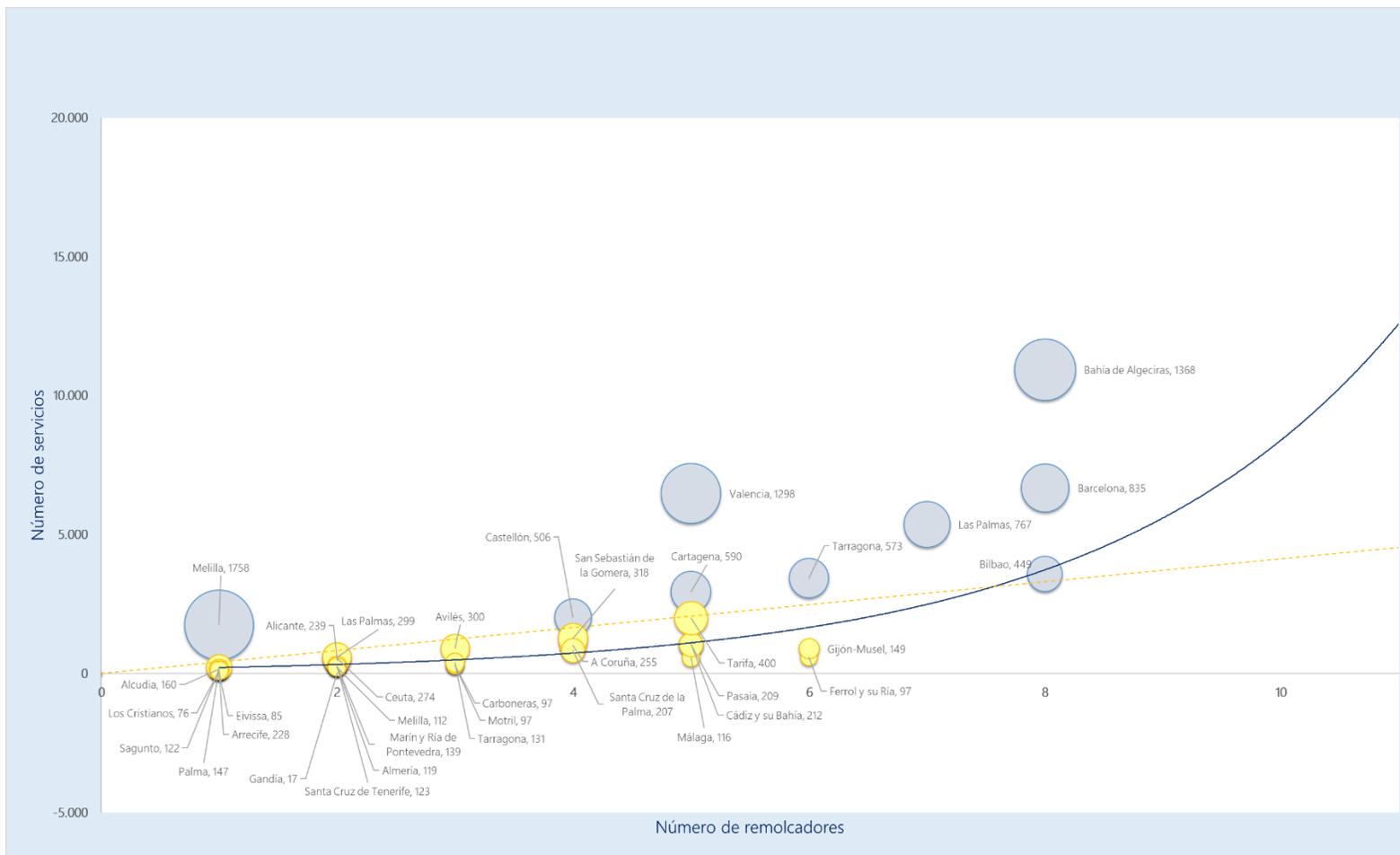
La siguiente gráfica muestra el número medio de servicios por remolcador en cada puerto mediante el tamaño de la burbuja, incluyendo en azul aquellos puertos que presentan valores del indicador por encima de la media nacional y en amarillo los que se encuentran por debajo. La media nacional en el año 2021 ha sido de 413 servicios por remolcador. En el caso de Melilla, con servicio de remolque obligatorio, tal y como se ha indicado anteriormente, el número de servicios por remolcador es muy alto, alcanzando los 1.758 servicios, la cifra más alta de todos los puertos. El puerto con el valor más bajo de este indicador es Gandía, con 17 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 Ferrol se alejan de la curva de ajuste presentando una productividad inferior a la media nacional, con 149 y 97 servicios por remolcador respectivamente. En ambos tiene que ver, como ya se ha mencionado, la complejidad de las operaciones (con necesidades particulares de los buques de GNL en el Puerto de Ferrol y de los grandes buques bulk carrier en el Puerto de Gijón) y la climatología. En el lado opuesto se encuentran los Puertos de Bahía de Algeciras (1.368 servicios por remolcador), Valencia (1.298 servicios por remolcador) y Barcelona (835 servicios por remolcador); que presentan, junto con otros 6 puertos, productividades superiores a la definida por la media nacional.

Figura 19

Número de servicios por remolcador. Relación entre el número de remolcadores disponibles y el número de servicios totales, por puerto. 2021

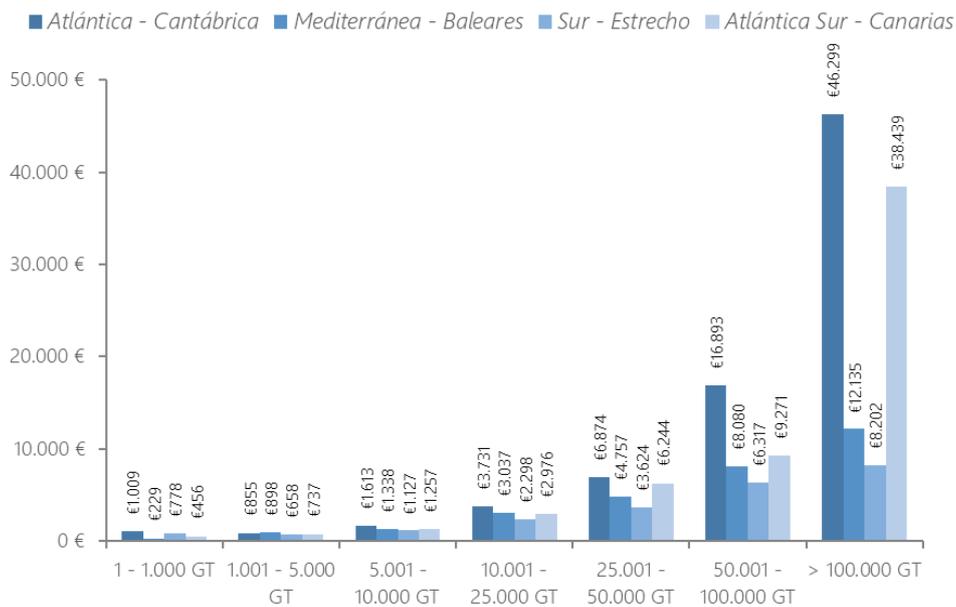


### 2.2.3. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE REMOLQUE

El indicador económico del servicio de remolque analizado es la facturación media por servicio, obtenida para el año 2021 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. 2021.



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 16.893 €/servicio, el cual es 2,14 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 son las fachadas 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 los tramos de arqueo presentan valores similares, acercándose a los ratios de 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, La Estaca, 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 (TRLPEMM), siendo el plazo medio del total de los títulos habilitantes de 5 años.

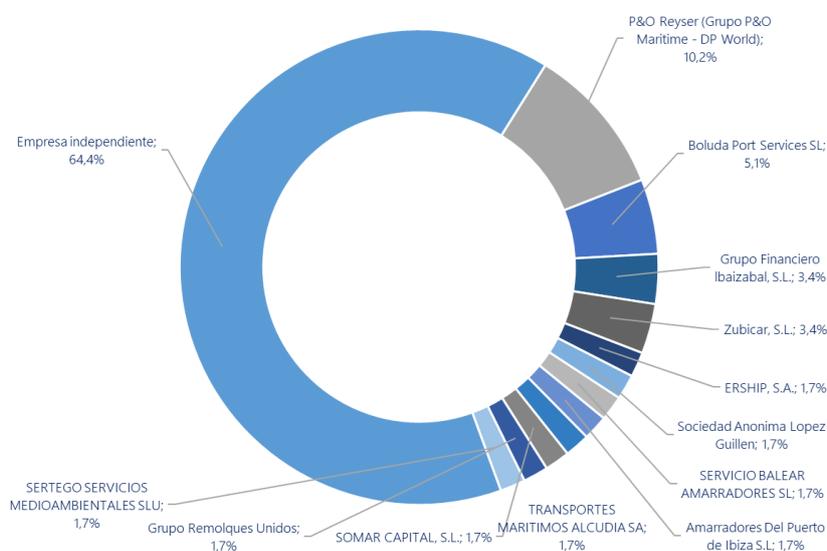
Los títulos habilitantes de algunos puertos, cuyo plazo es sensiblemente inferior a la media nacional, se corresponden con ampliaciones de las licencias concedidas hasta la aprobación de las nuevas prescripciones particulares.

*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 (64,4 %). El grupo empresarial con mayor presencia es P&O Reyser (Grupo P&O Maritime -DP World), con un 10,2% de los títulos, seguido por el Grupo Boluda con un 5,1 %. Este reparto entre los grupos empresariales cambia con respecto al año 2020, debido a la otorgación de licencia a la empresa ECOCEUTA S.L. propiedad del grupo SERTEGO SERVICIOS MEDIO AMBIENTALES S.L.U. en agosto de 2021, así como, debido a la aparición de nuevas licencias otorgadas a empresas independientes.

Figura 21

Empresas prestadoras del servicio de amarre y desamarre, según el número de títulos habilitantes. 2021.





### 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 38 amarradores respectivamente, Barcelona y Valencia en la fachada Mediterráneo-Baleares con 120 y 58 amarradores, Bahía de Algeciras con 98 amarradores en la fachada Mediterráneo Sur-Estrecho, y Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas en la fachada Atlántico Sur-Estrecho con 50 y 62 amarradores. Cabe destacar que 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) disponen de un mayor número de amarradores, en comparación a puertos del mismo tamaño/tráfico con una única licencia.

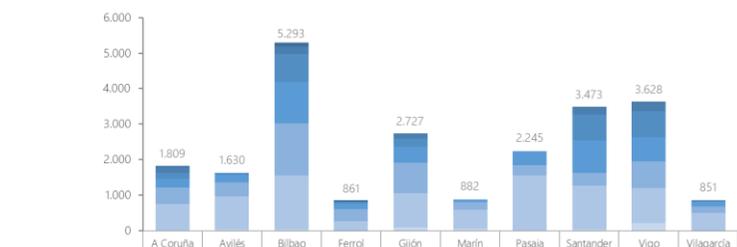


b. Número de servicios de amarre realizados en cada puerto durante el año 2021, según tramo de arqueo bruto de los buques

Figura 23

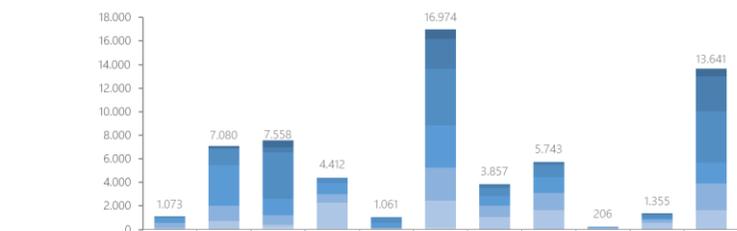
Nº de servicios realizados por las empresas prestadoras del servicio de amarre, por tramos de arqueo bruto. 2021

**Fachada Atlántica - Cantábrica**



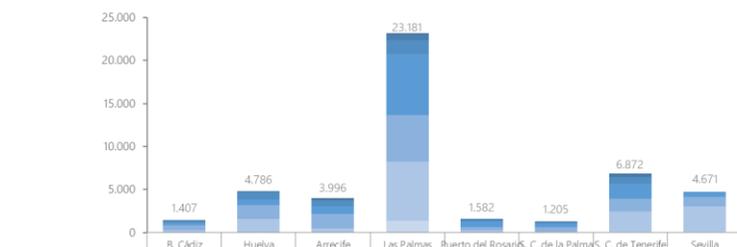
Tramo de Arqueo Bruto (G.T.)	A Coruña	Avilés	Bilbao	Ferrol	Gijón	Marín	Pasaja	Santander	Vigo	Vilagarcía
Más de 100.000 G.T.	10	0	102	36	4	0	0	8	24	0
De 50.001 a 100.000 G.T.	166	0	222	11	123	0	0	198	234	4
De 25.001 a 50.000 G.T.	172	55	778	45	238	26	34	731	732	18
De 10.001 a 25.000 G.T.	247	206	1.175	153	446	44	371	904	690	150
De 5.001 a 10.000 G.T.	455	403	1.463	341	863	212	285	358	752	186
De 1.001 a 5.000 G.T.	734	938	1.518	270	955	553	1.243	974	489	
De 1 a 1000 G.T.	25	28	35	5	98	47	19	31	222	4

**Fachada Mediterránea - Baleares**



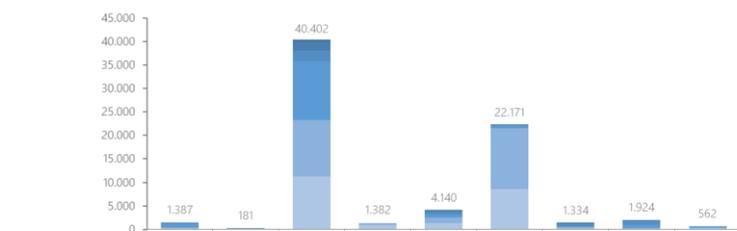
Tramo de Arqueo Bruto (G.T.)	Alicante	Eivissa	Palma	Alcudia	Maó	Barcelona	Castellón	Tarragona	Gandía	Sagunto	Valencia
Más de 100.000 G.T.	35	176	600	0	0	814	0	0	0	20	646
De 50.001 a 100.000 G.T.	22	58	384	0	0	2.531	340	295	0	79	2.943
De 25.001 a 50.000 G.T.	42	1.378	3.962	442	484	4.787	684	1.015	0	294	4.357
De 10.001 a 25.000 G.T.	393	3.430	1.410	983	437	3.576	823	1.308	28	103	1.777
De 5.001 a 10.000 G.T.	422	1.322	797	684	46	2.810	948	1.460	88	302	2.254
De 1.001 a 5.000 G.T.	152	704	292	2.238	66	2.329	1.052	1.651	90	556	1.660
De 1 a 1000 G.T.	7	12	113	65	28	127	10	14	0	1	4

**Fachada Atlántica Sur - Canarias**



Tramo de Arqueo Bruto (G.T.)	B. Cádiz	Huelva	Arrecife	Las Palmas	Puerto del Rosario	S. C. de la Palma	S. C. de Tenerife	Sevilla
Más de 100.000 G.T.	50	74	122	152	68	8	196	0
De 50.001 a 100.000 G.T.	43	44	206	675	66	27	284	0
De 25.001 a 50.000 G.T.	158	795	650	1.591	146	113	751	20
De 10.001 a 25.000 G.T.	279	701	832	7.137	648	433	1.728	525
De 5.001 a 10.000 G.T.	588	1.574	1.730	5.401	392	541	1.486	1.085
De 1.001 a 5.000 G.T.	239	1.586	446	6.864	262	81	2.284	2.961
De 1 a 1000 G.T.	50	12	10	1.361	0	2	143	80

**Fachada Sur - Estrecho**



Tramo de Arqueo Bruto (G.T.)	Almería	Carboneras	Bahía de Algeciras	Tarifa	Cartagena	Ceuta	Málaga	Melilla	Motril
Más de 100.000 G.T.	0	0	470	0	107	4	60	0	0
De 50.001 a 100.000 G.T.	6	7	1.843	0	328	2	99	2	1
De 25.001 a 50.000 G.T.	152	13	2.320	0	502	24	494	848	67
De 10.001 a 25.000 G.T.	876	4	12.463	0	705	618	219	804	163
De 5.001 a 10.000 G.T.	129	46	12.024	426	1.184	12.971	157	48	103
De 1.001 a 5.000 G.T.	170	94	11.226	956	1.293	8.495	181	222	224
De 1 a 1000 G.T.	54	17	56	0	21	57	124	0	4

Las gráficas anteriores muestran el desglose por tramos de arqueo bruto del número de servicios de amarre realizados, por puerto, en el año 2021. Los puertos que mayor número de servicios concentran son Bahía de Algeciras (40.402 servicios), Ceuta (22.171 servicios), Las Palmas (23.181 servicios), Valencia (13.641 servicios) y Barcelona (16.974 servicios). Estos puertos concentran, por lo general, la mayor proporción de servicios en los tramos de arqueo 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

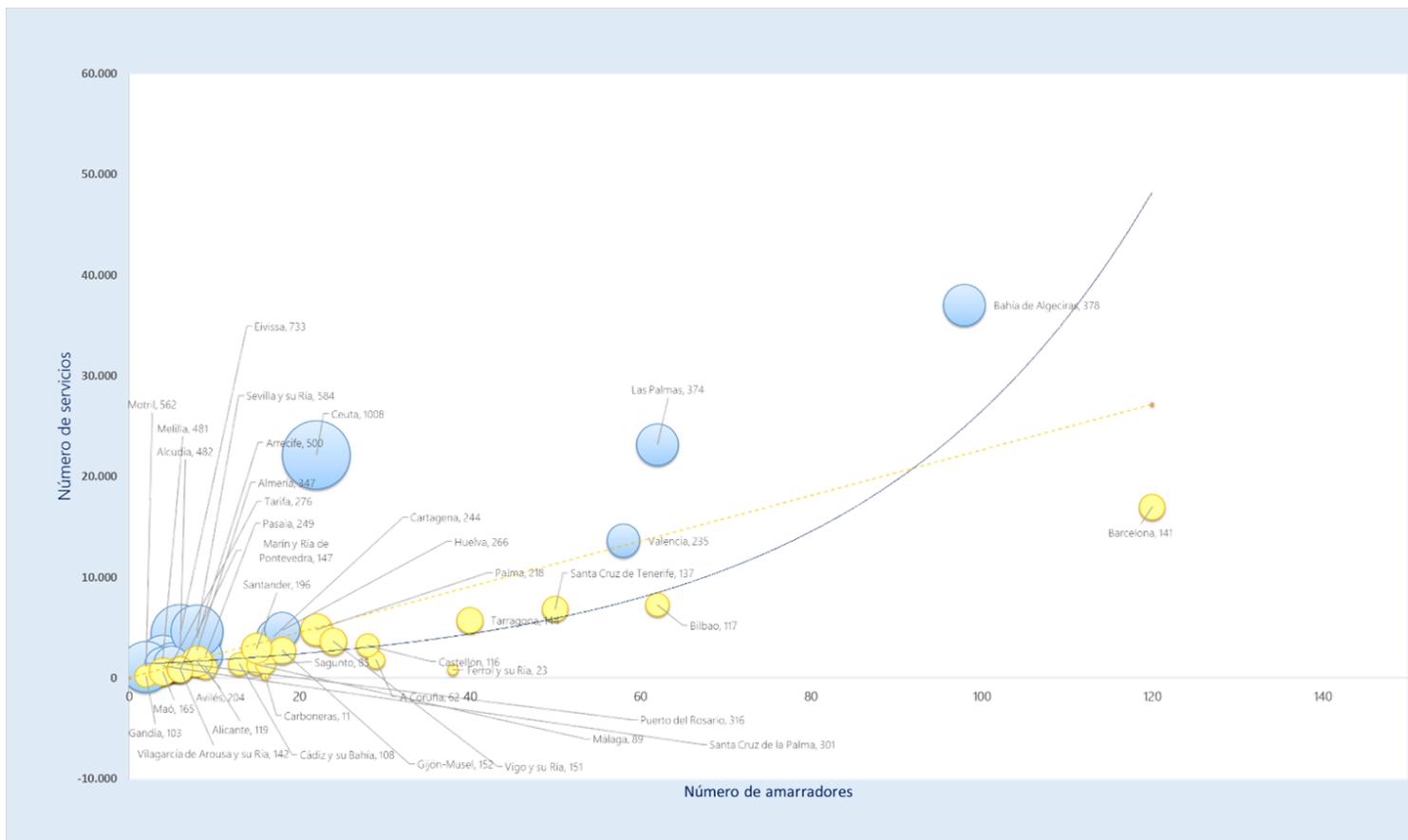
La siguiente gráfica muestra el número medio de servicios por amarrador en cada puerto mediante el tamaño de la burbuja, incluyendo en azul aquellos puertos que presentan valores del indicador por encima de la media nacional y en amarillo los que se encuentran por debajo. La media nacional en el año 2021 ha sido de 227 servicios por amarrador. Los puertos con un número de servicios por amarrador más alto son Eivissa (733), Ceuta (672) y Sevilla (584). Los puertos con los valores más bajos de este indicador son Carboneras y Ferrol, con 11 y 23 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 141 y 117 servicios por amarrador respectivamente. En el lado opuesto se encuentra, principalmente, el Puerto de Ceuta (1008 servicios por amarrador) con una productividad superior a la tendencia nacional, al igual que Bahía de Algeciras (378 servicios por amarrador) y Las Palmas (374 servicios por amarrador).

Figura 24.

Número de servicios por amarrador. Relación entre el número de amarradores disponibles y el número de servicios totales, por puerto. 2021

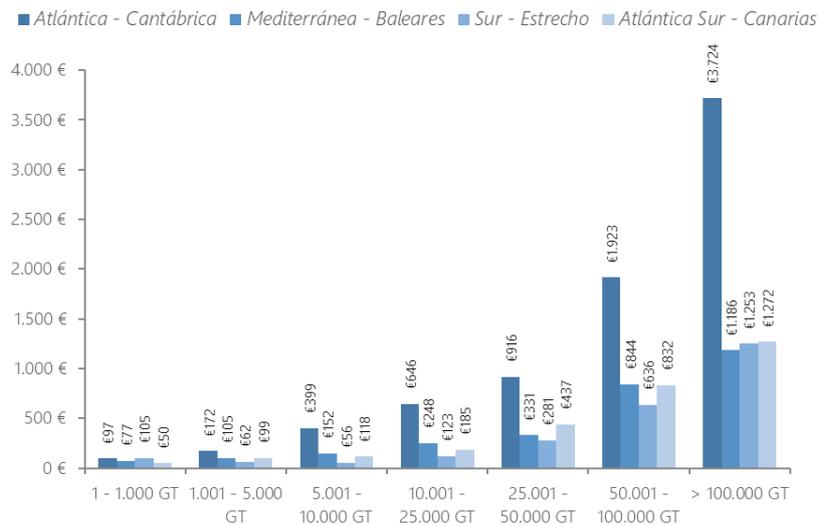


### 2.3.3. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE

El indicador económico del servicio de amarre y desamarre analizado es la facturación media por servicio, obtenida para el año 2021, 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. 2021.



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 916 €, el triple que la media del resto de fachadas. El resto de las 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.

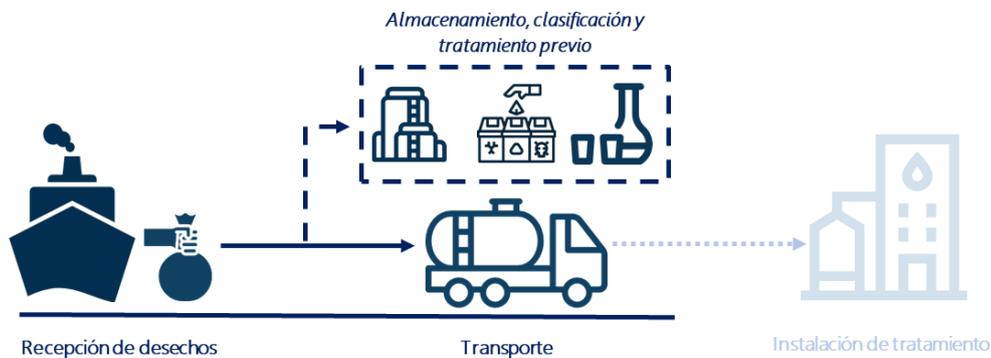


### 3. SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES Y RESIDUOS DE CARGA

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 como incluidos en el servicio portuario los residuos de carga, entendidos estos como los restos de cualquier material de carga que se encuentren a bordo de bodegas de carga o tanques y que permanezcan una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza.

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 presentan los indicadores diferenciados 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 directamente por el buque al prestador (“buque a prestador” en títulos y leyendas).

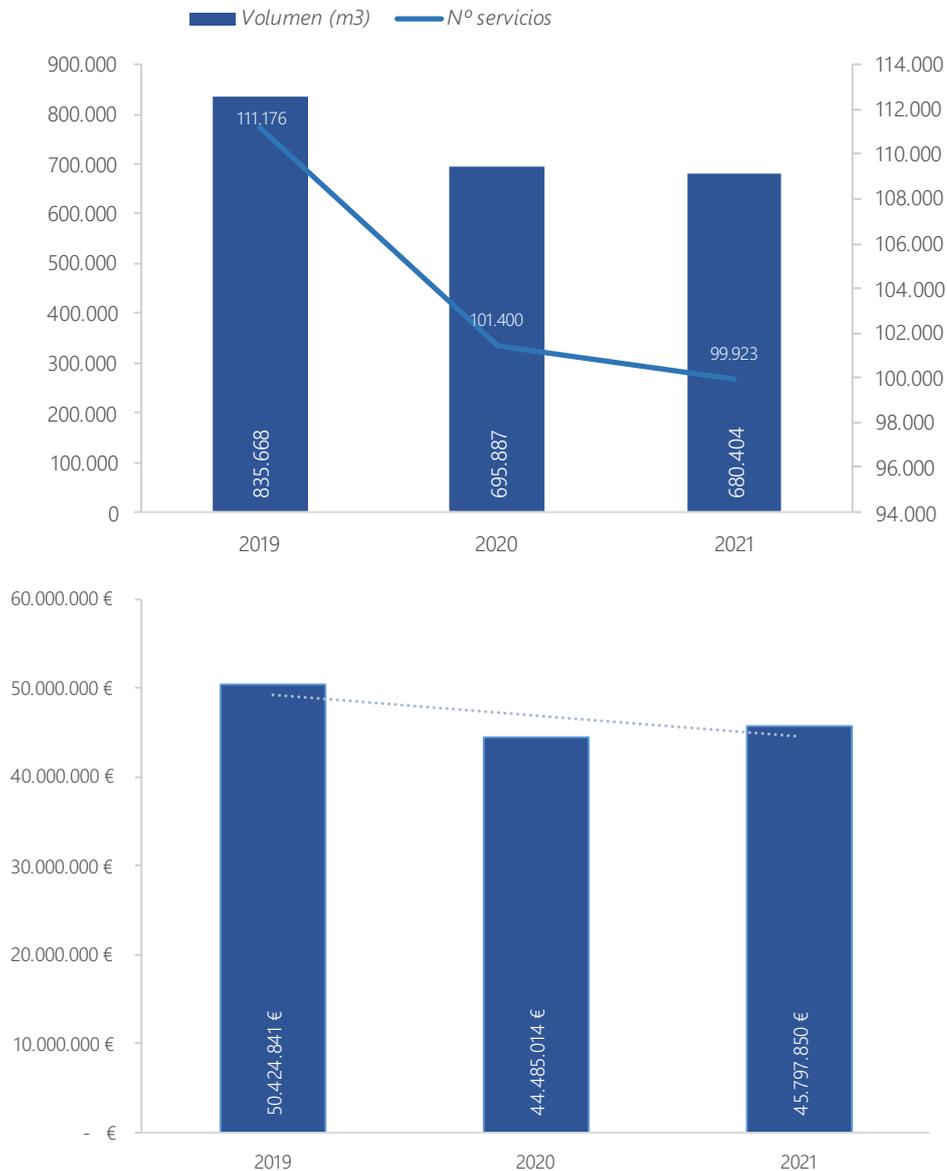
En el artículo 132.11 del TRLPEMM se indican el tipo de buques que están exentos, sin perjuicio de que satisfagan directamente al prestador del servicio las cantidades correspondientes a los volúmenes de desechos que realmente entreguen. Son, entre otros: los buques de guerra, unidades navales auxiliares 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 régimen económico introducido en el año 2010, el volumen de desechos procedente de buques recogido en los puertos españoles aumentó de manera significativa, pasando de un volumen de 362.000 m<sup>3</sup> de desechos (líquidos y sólidos) en el año 2004 a unos 700.000 m<sup>3</sup>, promedio anual de recepción de desechos en los últimos 5 años. Con ello, el volumen de negocio total del servicio también se ha visto incrementado, superando los 30 millones de € en facturación anual en la mayoría de los ejercicios e incluso los 45 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 de titularidad Estatal, en donde las escalas de buques se vieron incrementadas en un 40,4% desde el año 2010 hasta el año 2019. Para el año 2021, el incremento de escalas respecto al año 2010 ha sido de un 14,3% y de cerca de un 18% con respecto al año de inicio de la pandemia, aunque se ha registrado un número similar de servicios y volumen de desechos recogidos.

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 2019-2021.



El volumen total de desechos recogidos en los puertos españoles durante el año 2021 ha sido de 680.404 m<sup>3</sup>, correspondiente a un total de 99.923 servicios, generando una facturación de 45.797.850 €. Este registro del último ejercicio ha supuesto un ligero descenso del -2,2% de m<sup>3</sup> recogidos, un -1,5% de servicios menos, pero un aumento de la facturación del 3%.

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 129. Dentro de éstos, un total de 7 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 5,5 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 en cada puerto. 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, Bahía de Algeciras, Cádiz, Palma, con 7 o más empresas prestadoras en total, siendo el puerto con más títulos habilitantes el puerto de Las Palmas. Por el contrario, puertos como Ceuta, Cartagena, Huelva, Marín, Motril y Pasaia únicamente presentan una licencia por tipo de desecho, para la prestación del servicio. El hecho más frecuente en el sistema portuario español es disponer de al menos 2 o 3 empresas prestadoras para cada los desechos del anexo I y del anexo V, siendo el número de licencias otorgadas para la recepción de desechos correspondientes a los anexos IV y VI significativamente inferior.

El 54% de las licencias otorgadas se encuentran otorgadas a empresas independientes. Dentro de los grupos empresariales con mayor presencia en los puertos de interés general se encuentran al Grupo Urbaser (con un 16% de las licencias), Grupo Tradebe (7%), FCC (5%) y Grupo Toysal(4%).

Figura 29

Presencia de grupos empresariales en el mercado del servicio de recepción de desechos generados por buques. 2021.

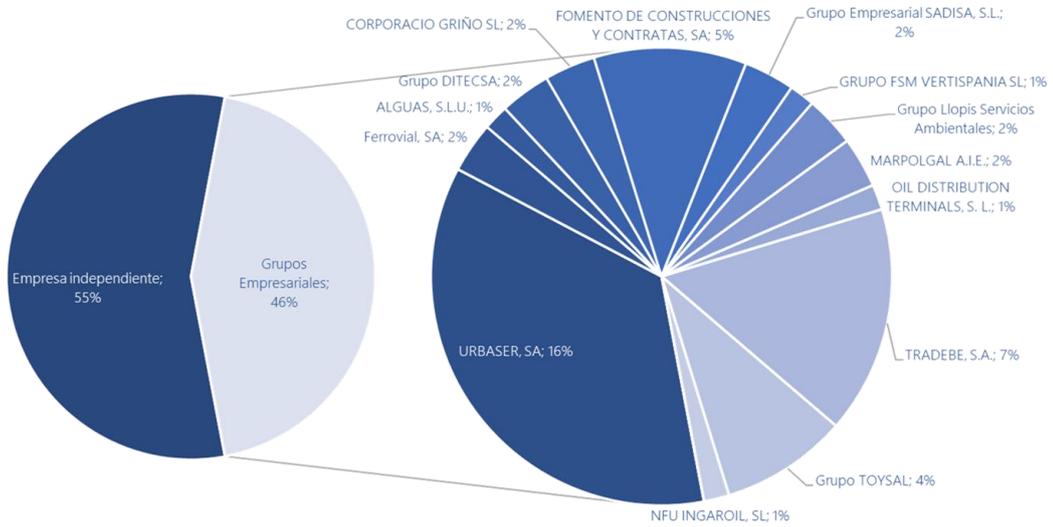
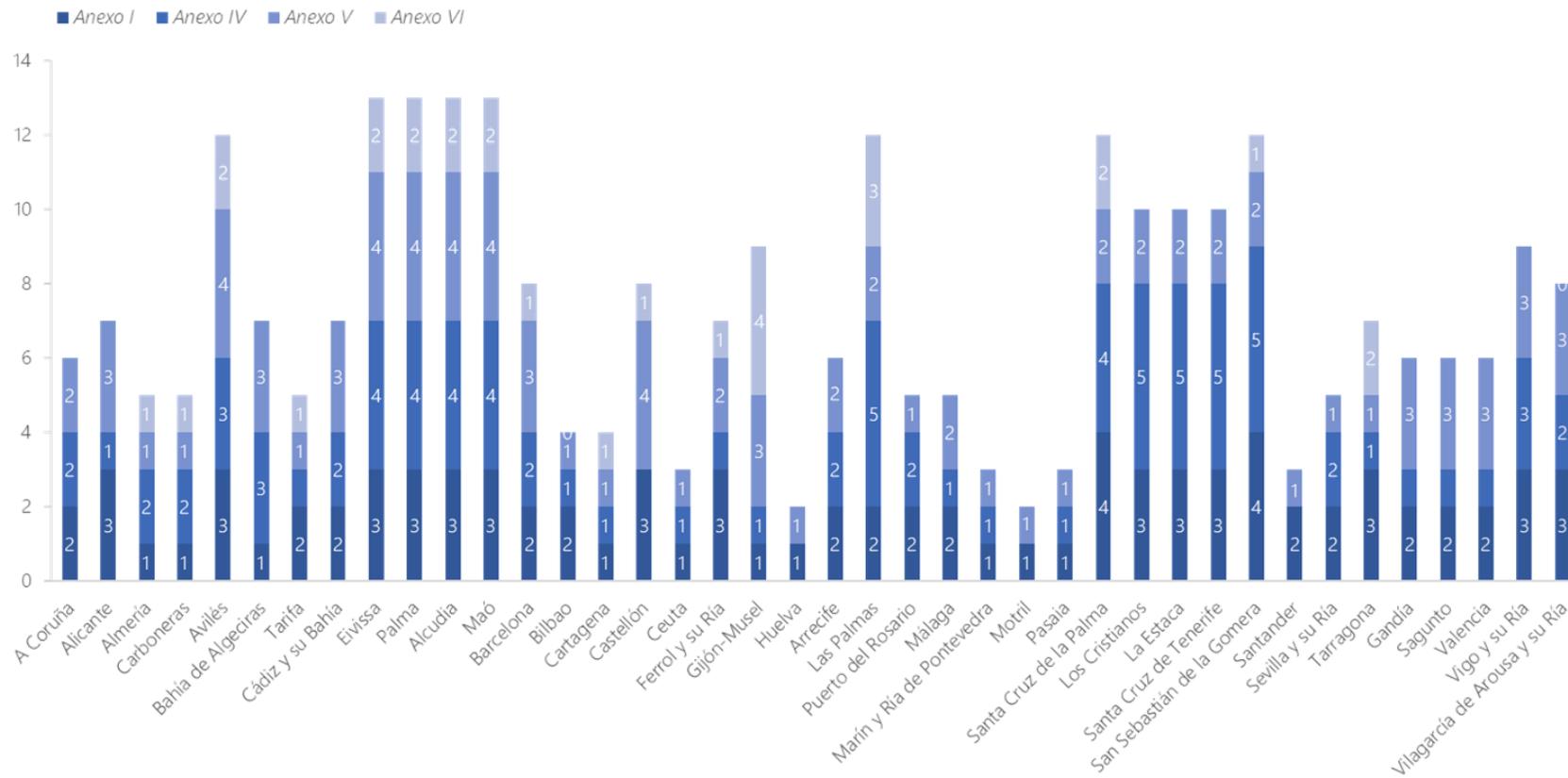


Figura 30

Número de empresas prestadoras del servicio de recepción de desechos, por anexo y puerto, con título habilitante abierto al uso general. 2021.

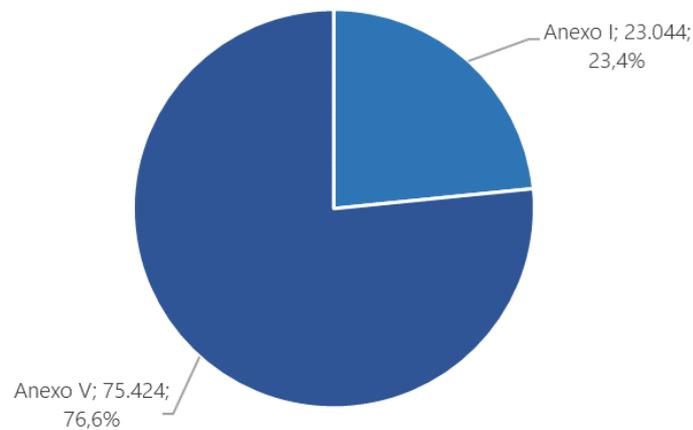


### 3.2. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES

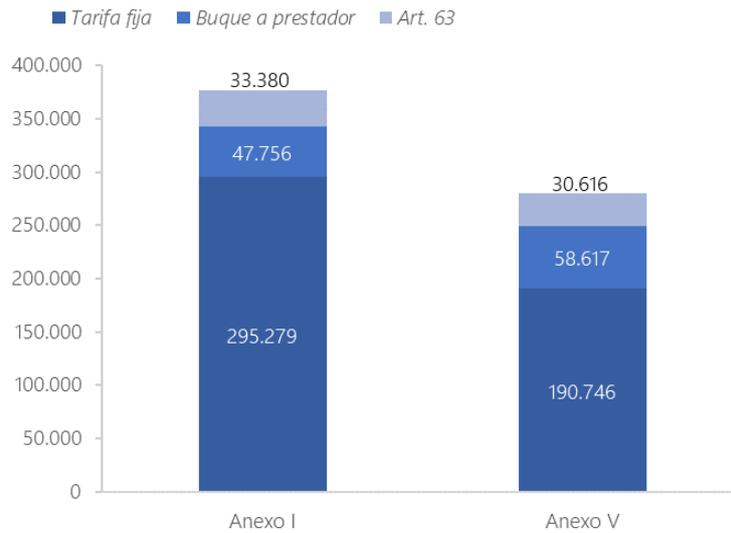
En el presente análisis no se han incluido los servicios correspondientes a los desechos regulados por los anexos IV y VI del Convenio MARPOL, analizando únicamente los desechos recogidos comprendidos en los anexos I y V, los cuales son los más demandados y se encuentran incluidos dentro de la tarifa 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 63<sup>4</sup> 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



<sup>4</sup> 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

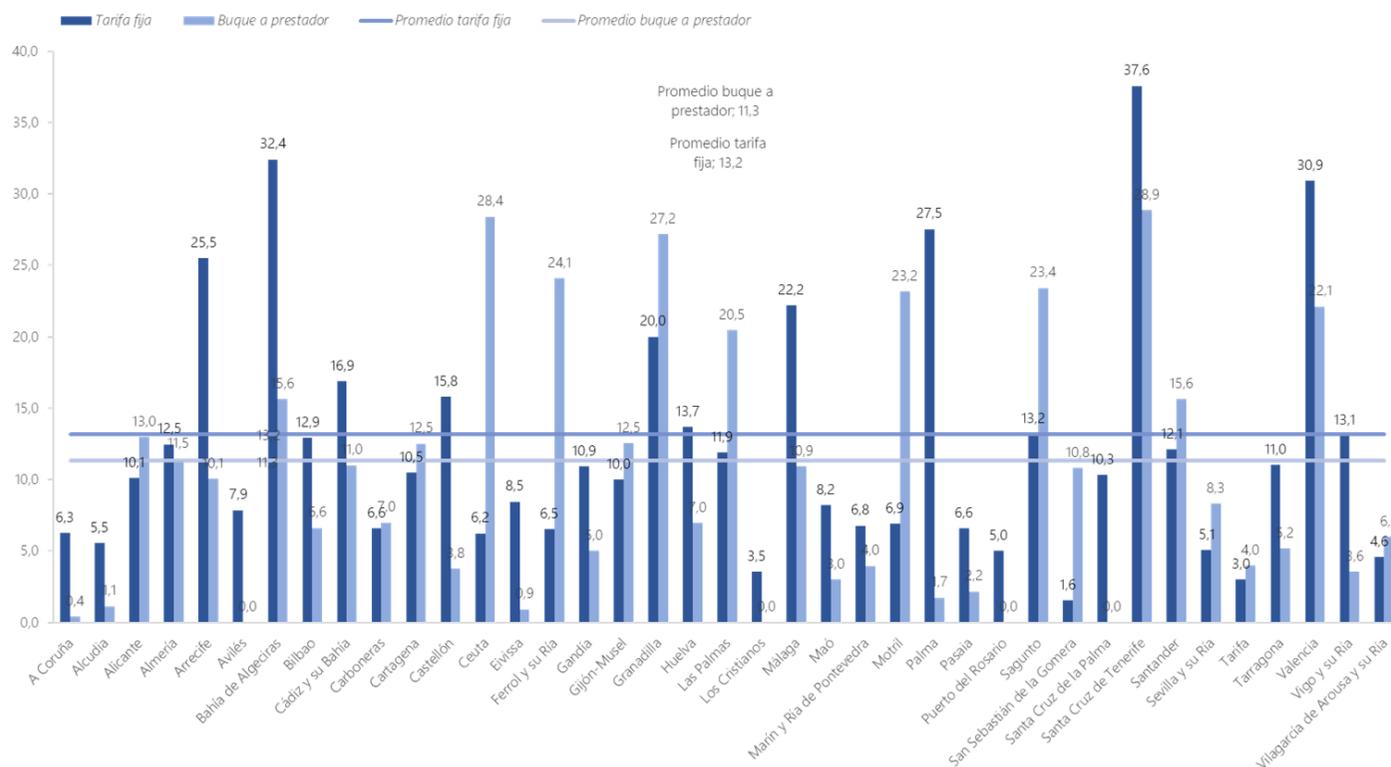


La mayor parte de los servicios de recepción prestados se corresponden con desechos regulados por el Anexo V (76,6%), seguidos del Anexo I (23,4%).

El mayor volumen de desechos recogidos se encuentra regulado por el Anexo I del Convenio MARPOL, con un total de 376.415 m<sup>3</sup>, seguidos por los 279.979 m<sup>3</sup> de desechos correspondientes al Anexo V. En ambos casos, entre el 80% y casi 70% 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

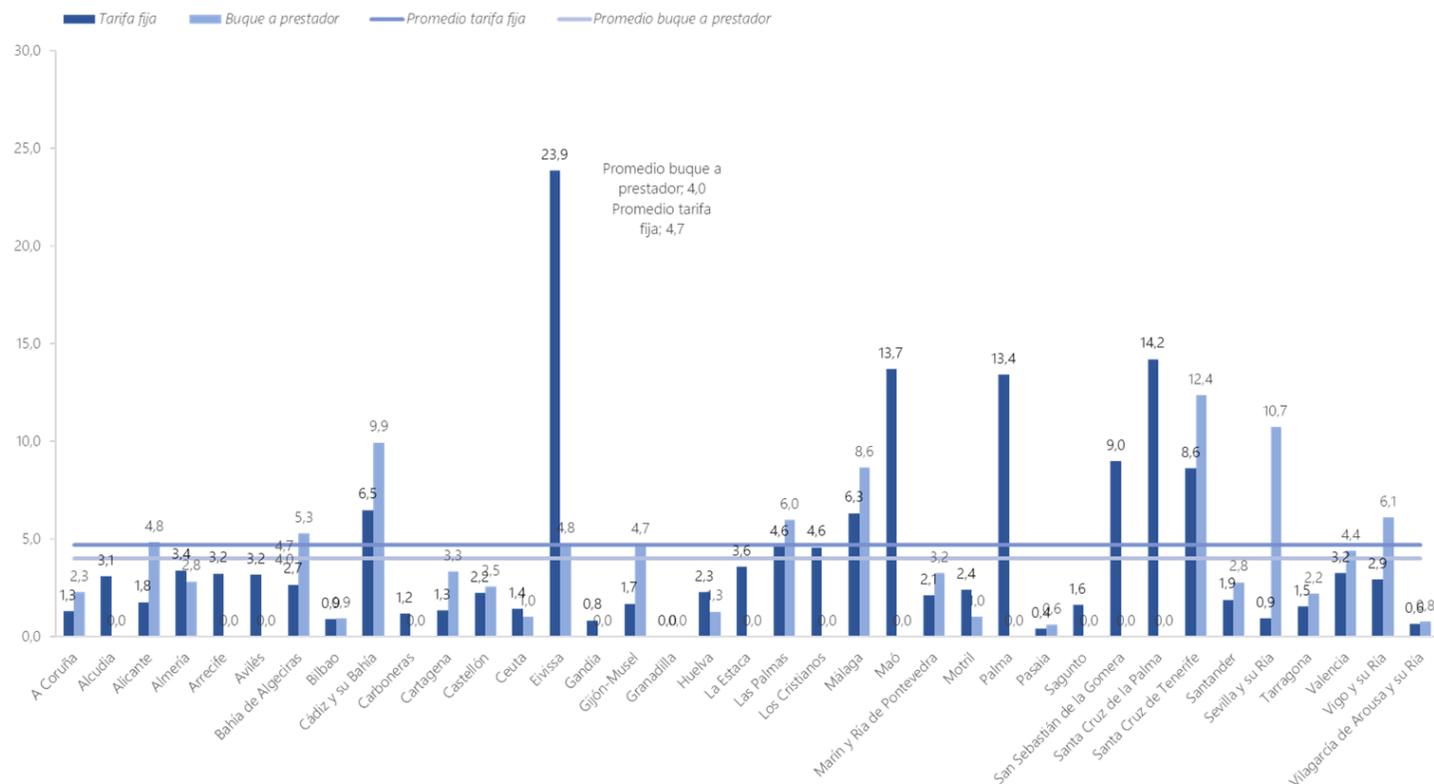
Volumen (m<sup>3</sup>) de desechos regulados por el Anexo I del Convenio MARPOL recogidos por servicio en función de la facturación



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 m<sup>3</sup>/servicio, frente a 11,3 m<sup>3</sup>/servicio en el caso de buque a prestador). Los máximos registrados también se encuentran en servicios incluidos dentro de la tarifa fija, concretamente en los puertos de Algeciras y Santa Cruz de Tenerife.

Figura 34

Volumen (m<sup>3</sup>) 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 m<sup>3</sup>/servicio en el caso de los primeros y de 4 m<sup>3</sup>/servicio para los segundos. 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.

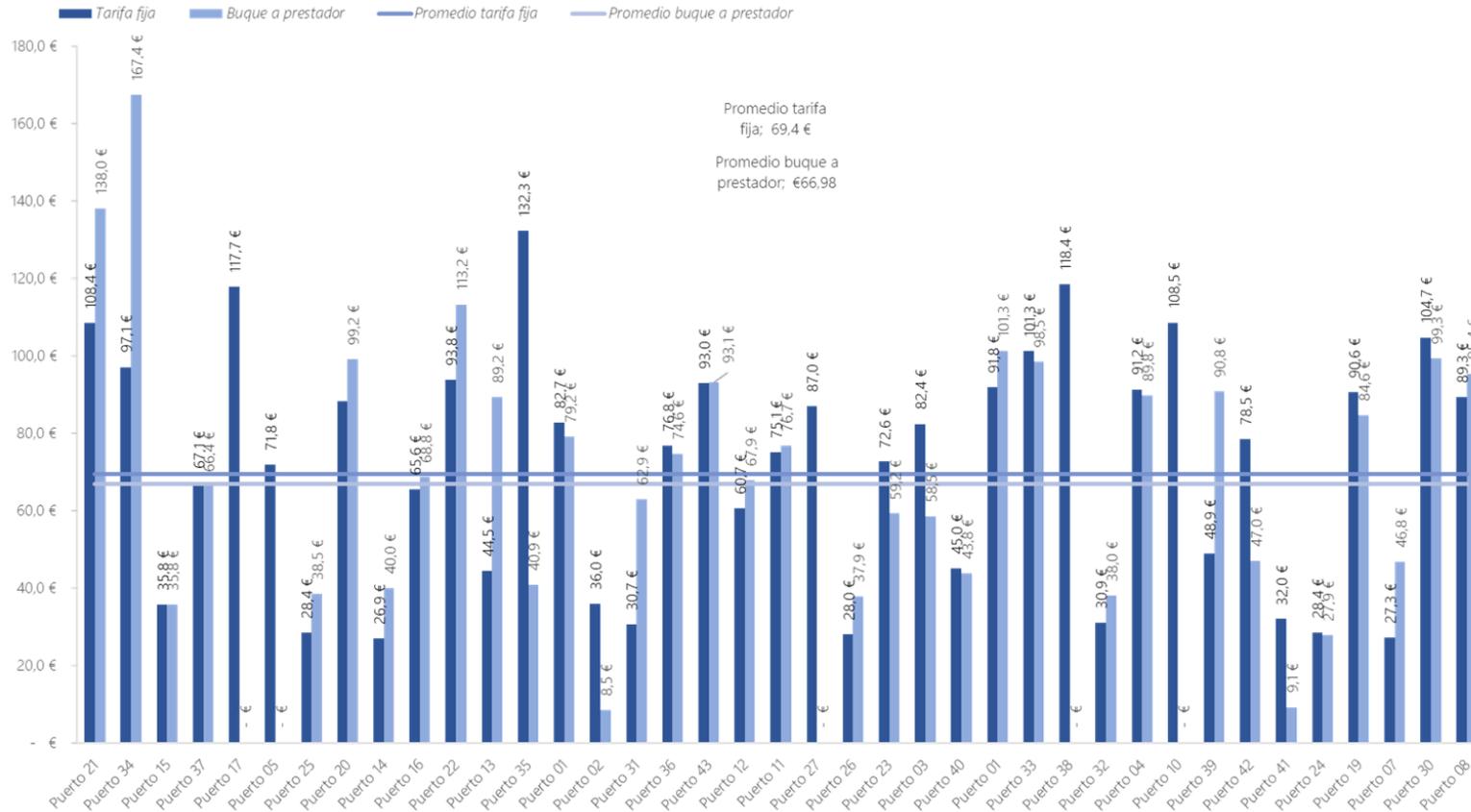
Figura 35 y Figura 36

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 del servicio de recepción de los desechos pertenecientes al Anexo I y Anexo V del Convenio MARPOL es similar, alcanzando la cifra de los 20,7 y 23,7 millones de € respectivamente. Los desechos del Anexo V generan casi el doble de ingresos por servicios abonados por el buque al prestador (5,3 millones de €, frente a 3,1 millones de € para el Anexo I).

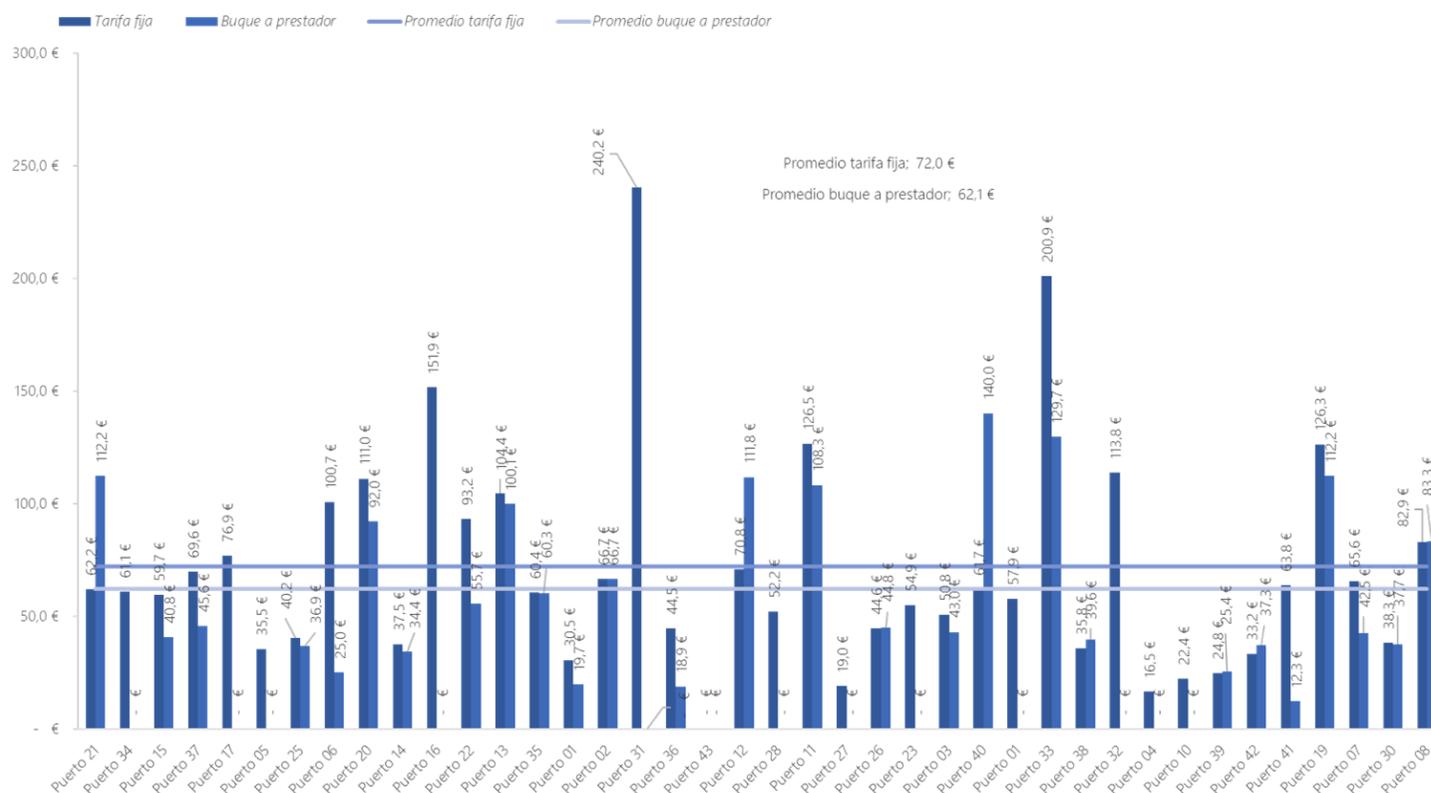
Figura 37. Facturación media por m3 (€/m<sup>3</sup>) del servicio de recepción de desechos regulados por el Anexo I del Convenio MARPOL por tipo de facturación



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 por metro cúbico de desecho regulado por el Anexo I del Convenio MARPOL incluido en la tarifa fija es de 69,4 €/m<sup>3</sup>, mientras que el correspondiente a buque a prestador es de 66,9 €/m<sup>3</sup>. La máxima facturación alcanza los 167,4 €/m<sup>3</sup> y es de tipo buque a prestador, mientras que el máximo en tarifa fija es de 132,3 €/m<sup>3</sup>.

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 72 €/m3, mientras que el correspondiente en la tarifa buque a prestador es de 62,1 €/m3.



## 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. 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.”*

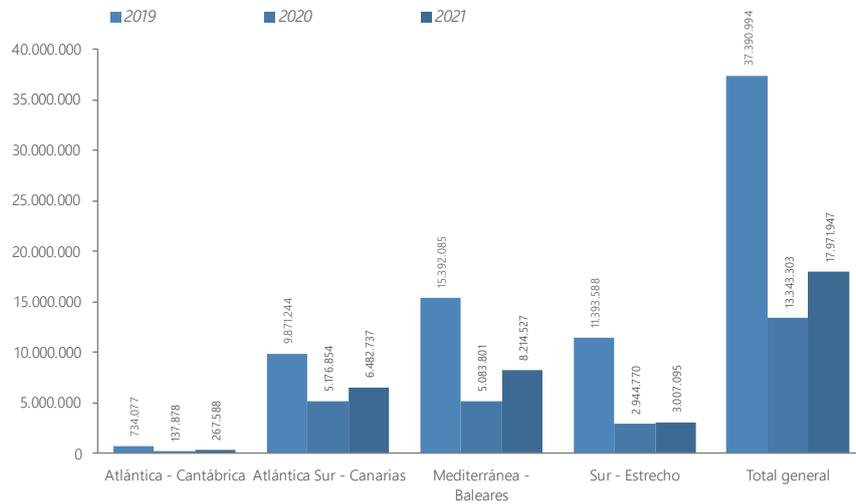
### 4.1. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE

En el año 2021 la cifra de pasajeros en los puertos del territorio nacional fue de 17.971.947, lo que implica una variación interanual de 34,69% respecto a 2020. Esta variación es debida a la recuperación de los tráfico de pasajeros (principalmente en línea regular) tras la caída sufrida en 2020 debido a la pandemia de la COVID-19. A pesar de este incremento significativo, las cifras de tráfico de pasajeros del año 2021 se situaron todavía lejos a las de los años precedentes a la pandemia.

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 82% del total. Baleares continúa siendo, igual que en 2020, la Autoridad Portuaria con mayor tráfico de pasajeros a nivel peninsular con una cifra ligeramente superior a los 6 millones de pasajeros.

En cuanto a la distribución por fachadas, la que ha sufrido una mayor recuperación en el tráfico de pasajeros es la fachada Atlántica – Cantábrica con un crecimiento del 94,1% y la que menos la Sur – Estrecho con un ascenso del 2,1%, por tanto, crecen de nuevo todas las fachadas.

Figura 41  
Número total de pasajeros, por fachada. 2019-2021.

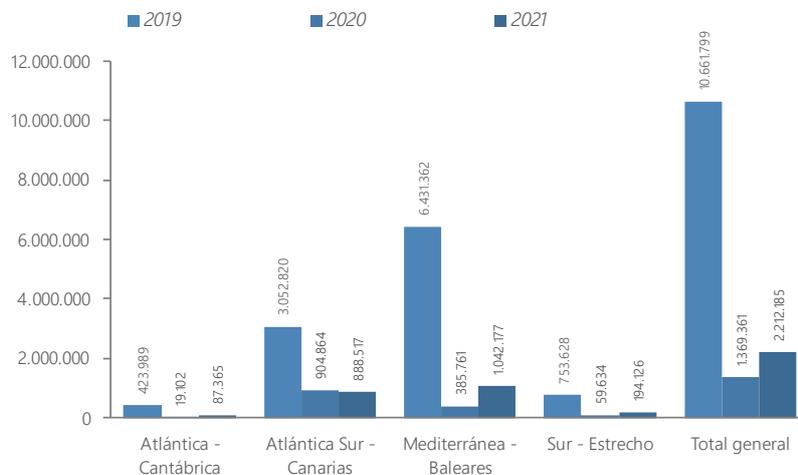


#### 4.1.1. TRÁFICOS DE PASAJE EN CRUCEROS

Respecto a 2020 el total de pasajeros de crucero experimentó un ascenso del 61,5% en el año 2021, alcanzando los 2,2 millones, casi doblando la cifra del año anterior, aunque lejos de los 10,7 millones de pasajeros de crucero de 2019. La actividad de los cruceros en puertos españoles no se empezó a reactivar hasta los últimos meses del año 2021, desde la parada iniciada en marzo de 2020, al inicio de la pandemia.

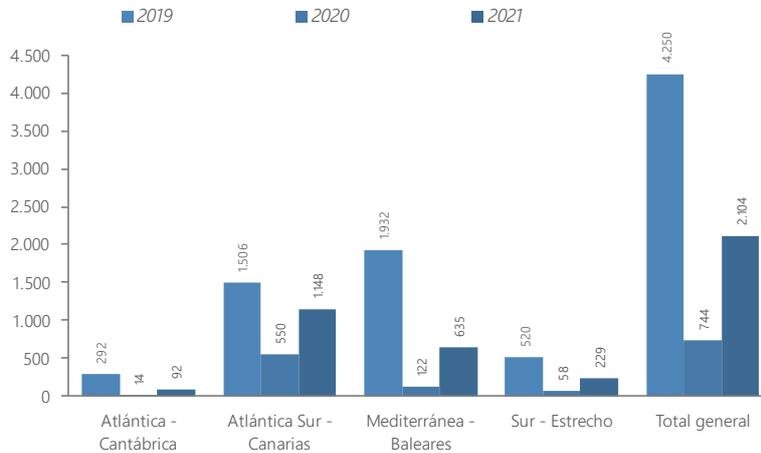
El líder nacional es la Autoridad Portuaria de Barcelona con 0,5 millones de pasajeros de crucero, seguida por Las Palmas y Baleares con 0,4 y 0,3 millones de pasajeros de crucero respectivamente.

Figura 42  
Número total de pasajeros de crucero, por fachada. 2019-2021.



En cuanto a su distribución por fachadas, la fachada Atlántica - Cantábrica fue la que más crecimiento tuvo con un 357,4% seguida de la Sur-Estrecho con 225,5% y de la Mediterránea- Baleares con un 170,2%.

Figura 43. Número de escalas de crucero, por fachada. 2019-2021.

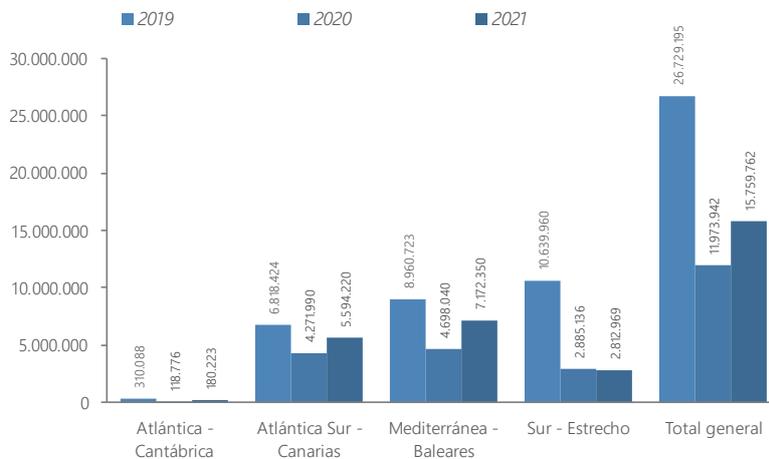


En cuanto al número de escalas de cruceros, la recuperación experimentada es similar al del número de pasajeros de crucero, con aumento de un 182,8% respecto a 2020, lo que implica que la cifra de escalas en 2021 fue de 2.104 frente a las 744 del año anterior. En cuanto a la distribución por fachadas, todas experimentan crecimientos importantes, destacando la Atlántica- Cantábrica con una variación interanual positiva de un 557,1% y la Mediterránea – Baleares con un crecimiento del 420,5%.

#### 4.1.2. TRÁFICO DE PASAJE EN LÍNEA REGULAR

En cuanto a los pasajeros en régimen de transporte o pasajeros de línea regular (no cruceros) en el conjunto del sistema portuario español, en el año 2021, el tráfico aumentó un 31,6%, con respecto a 2020, lo que se alinea con la recuperación de tráficos tras la pandemia, mencionada anteriormente.

Figura 44. Número de pasajeros en régimen de transporte (línea regular), por fachada. 2019-2021.



El mayor número de pasajeros de línea regular se concentra en las fachadas Atlántica Sur – Canarias y Mediterránea – Baleares, que en conjunto ocupan un 81% del total de pasajeros de línea regular.

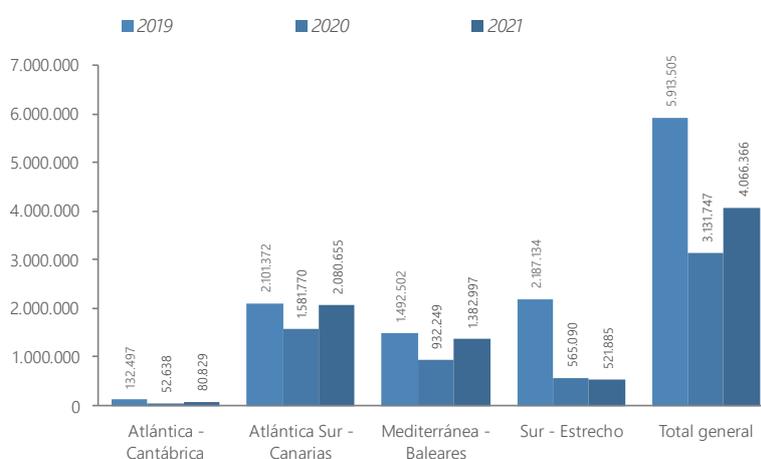
Las fachadas Atlántica- Cantábrica y Mediterránea-Baleares son las que experimentan mayores crecimientos, con variaciones de 51,7% y 52,7% respectivamente. La fachada Sur-Estrecho sufre un ligero descenso de un -2,5% con respecto al año anterior.

#### 4.1.3. TRÁFICO DE VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE PASAJE

Finalmente, en cuanto al tráfico de vehículos en régimen de pasaje se produce una recuperación de un 29,8% con respecto al ejercicio de 2020, siendo de nuevo las fachadas Atlántica- Cantábrica y Mediterránea-Baleares las que mayores crecimientos experimentan con un 53,6% y un 48,4%, respectivamente.

Figura 45

Número de vehículos en régimen de pasaje, por fachada. 2019-2021.



## 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 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. 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.

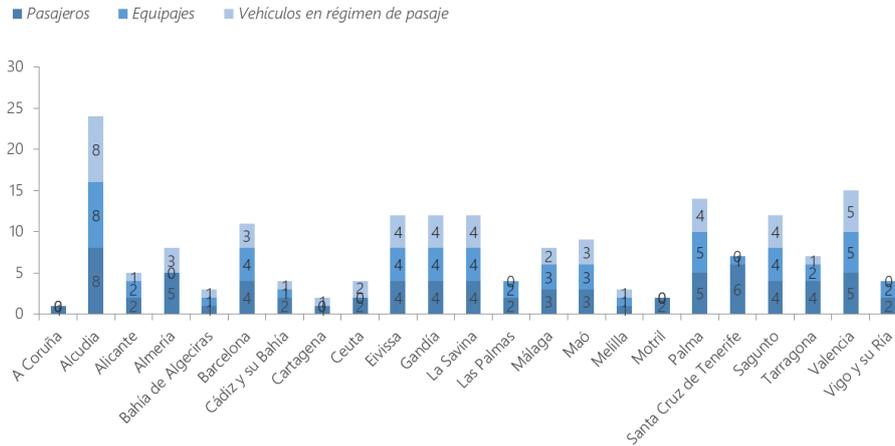
### 4.2.1. NÚMERO DE EMPRESAS PRESTADORAS DEL SERVICIO AL PASAJE POR AUTORIDAD PORTUARIA

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 cada puerto, 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. 2021.



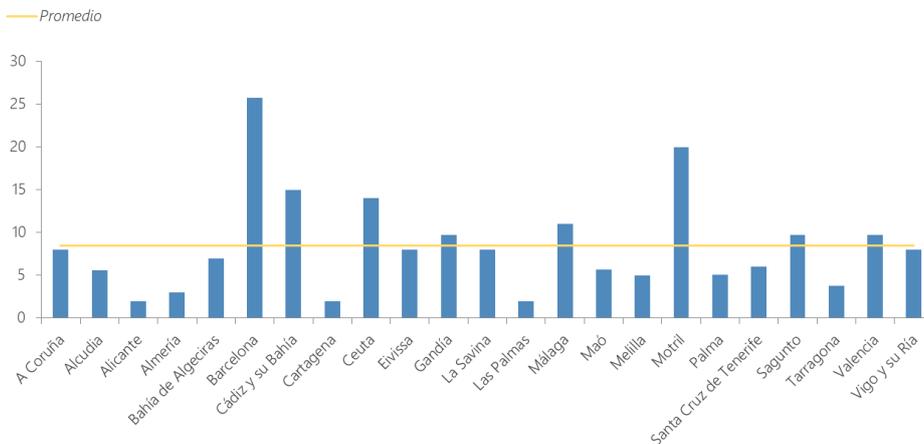
#### 4.2.2. PLAZO MEDIO DE TÍTULOS HABILITANTES POR PUERTO

El plazo medio de los títulos habilitantes del servicio al pasaje en el sistema portuario español es de 8,4 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. 2021.

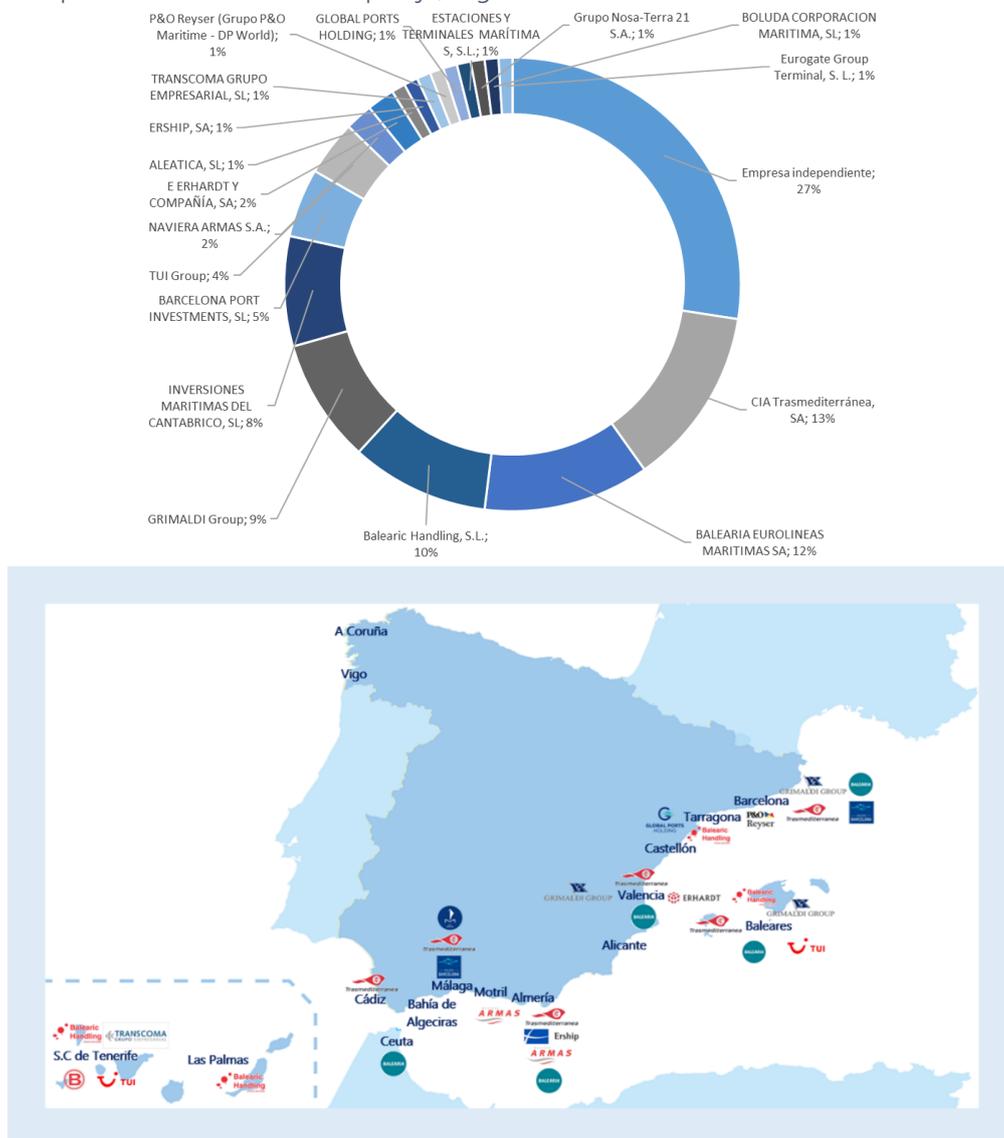


#### 4.2.3. GRADO DE COMPETENCIA EMPRESARIAL EN EL MERCADO DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE, SEGÚN EL REGISTRO DE EMPRESAS PRESTADORAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Para determinar el grado de competencia, se ha contabilizado el número de títulos habilitantes al pasaje existentes en el sistema portuario español, con dos matices: (1) Si a una misma empresa le pertenecen varios títulos en puertos de la misma Autoridad Portuaria, se contabiliza uno por Autoridad Portuaria. (2) En el caso de participaciones compartidas por algunas de las empresas en algún título, se ha optado por sumar el título en ambos participantes. Bajo estos supuestos, existe una fuerte presencia de determinadas empresas o grupos empresariales en el servicio al pasaje, un 73%, frente a un número más reducido de empresas independientes que concentran cerca del 27% de los títulos.

Figura 48

Empresas prestadoras del servicio al pasaje, según el número de títulos habilitantes. 2021.





## 5. SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

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

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

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

Con fecha de 14 de noviembre de 2013, la Comisión Europea denunció el sistema de contratación de los trabajadores en este servicio portuario en España, dado que estaba establecida la obligación para las empresas estibadoras que operaban en los puertos de interés general de inscribirse como Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios y por no permitir a estas recurrir al libre mercado para la contratación de su propio personal. 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 marzo<sup>5</sup>, 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.

Por otro lado, a fecha de redacción del presente informe se producen varios hitos de relevancia, detallados en los párrafos siguientes.

El 1 de marzo de 2022 se publica la Ley 4/2022, de 25 de febrero, la cual en su disposición transitoria única da plazo para la adaptación de los estatutos sociales y concertación de los contratos marco y participación de la representación legal de las personas trabajadoras de los centros portuarios de empleo, acorde a lo dispuesto en la nueva redacción del artículo 18 y en la disposición adicional séptima de la Ley 14/1994, de 1 de junio. Este plazo máximo es de dos meses desde la entrada en vigor de dicha ley.

Posteriormente, el 2 de marzo de 2022, es publicada la revisión de la Ley 14/1994, de 1 de junio, por la que se regulan las Empresas de Trabajo Temporal, y en concreto del artículo 18 y la disposición adicional séptima, en lo referente al régimen de funcionamiento de centros portuarios de empleo y normas específicas para el sector de la estiba portuaria.

Por último, con fecha de 18 de mayo de 2022, se publica la Resolución de 4 de mayo de 2022, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el V Acuerdo para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria.

---

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

Figura 49

Centros Portuarios de Empleo transformados/creados por Puerto a fecha de 31 de Diciembre de 2021.

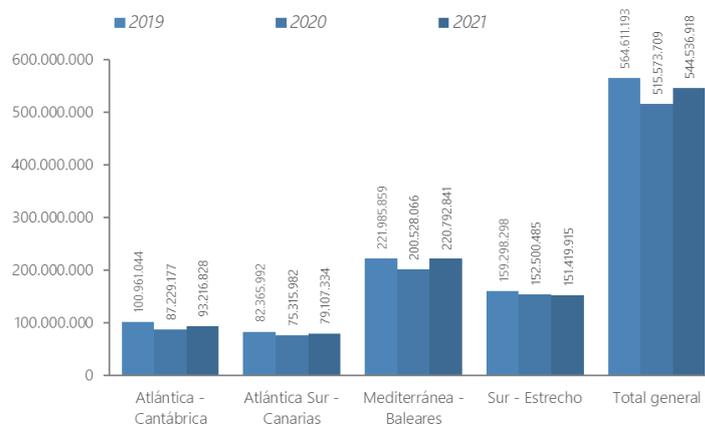
Puerto	CPE	Año Transformación/Creación
Valencia	Centro Portuario de Empleo de Valencia, S.A.	2018
Bahía de Algeciras	Sociedad de Estiba del Puerto Bahía de Algeciras CPE, S.A.	2018
Alicante	Centro Portuario de Empleo de Alicante, S.A.	2018
Almería	Centro Portuario de Empleo de Almería, S.A. ETT.	2019
Bahía de Cádiz	Centro Portuario de Empleo del Puerto de la Bahía de Cádiz, S.A.	2019
Alcúdia	S.A. De Gestión de Estibadores Portuarios del Puerto de Alcúdia CPE.	2019
Eivissa	S.A. De Gestión de Estibadores Portuarios del Puerto de Eivissa CPE.	2019
Palma	S.A. De Gestión de Estibadores Portuarios del Puerto de Palma CPE.	2019
Maó	S.A. De Gestión de Estibadores Portuarios del Puerto de Maó CPE.	2019
Barcelona	Estibarna Centro Portuario de Empleo en el Puerto de Barcelona, S.A.	2019
Barcelona	Centro Portuario de Empleo BCN ETT S.L.	2019
Bilbao	Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Bilbao, Centro Portuario de Empleo ETT.	2019
Castelló	Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Castellón, Centro Portuario de Empleo S.A.	2019
Ferrol	Estigal Centro Portuario de Empleo ETT, S.L.	2019
Arrecife	Centro Portuario de Empleo de Lanzarote, S.A.	2019
Las Palmas	Centro Portuario de Empleo de Las Palmas, S.A.	2019
Puerto del Rosario	Centro Portuario de Empleo de Fuerteventura, S.A.	2019
Málaga	Estimálaga CPE, S.A.	2019
Motril	Centro Portuario de Empleo de Motril, S.A.	2019
Santander	Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Santander, Centro Portuario de Empleo.	2019
Tarragona	Centro Portuario de Empleo del Puerto de Tarragona ETT, S.A.	2019
Santa Cruz de Tenerife	Sestife S.A. Centro Portuario de Empleo de Estibadores Portuarios de los Puertos de Santa Cruz de Tenerife ETT.	2019
Sagunto	Centro Portuario de Empleo del Puerto de Sagunto, S.A.	2019
Vigo	Serviport Noroeste CPE, S.A.	2019
Avilés	Centro Portuario de Empleo del Puerto de Avilés, S.A.	2020
Cartagena	Centro Portuario de Empleo de Cartagena, S.A.	2020
Gijón	Centro Portuario de Empleo del Puerto de Gijón, S.A.	2020
Huelva	Estihuelva Empresa de Trabajo Temporal, S.A.	2020
Sevilla	Empresa CPE del Puerto de Sevilla, S.A.	2020
Gandía	Centro Portuario de Empleo del Puerto de Gandía, S.L.	2020
Pasaia	Estiba Pasaia SAGEP.	2020
Santa Cruz de La Palma	ESTIPALMA. Sociedad Anónima Centro Portuario De Empleo De Estibadores Portuarios Del Puerto De Santa Cruz De La Palma	2020

## 5.1. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

Durante el año 2021 el tráfico total de mercancías, donde se incluyen graneles líquidos, ha sido de 544,5 millones de toneladas, recuperando un 5,6% con respecto al ejercicio de 2020. Por fachadas, la Mediterránea - Baleares fue la que tuvo la mayor variación interanual con un 10,1% respecto a 2020. Por el contrario, la fachada Sur – Estrecho fue la única que sufrió un descenso de actividad, siendo este de -0,7%.

Figura 50

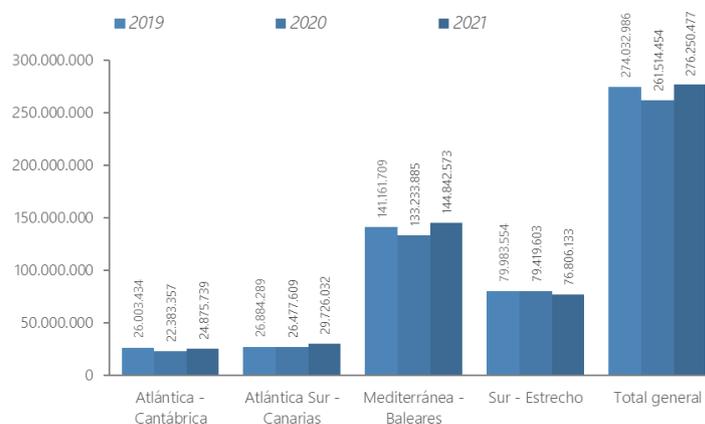
Evolución del tráfico portuario total (toneladas). 2019-2021.



En lo que respecta a mercancía general, el ascenso respecto a 2020 fue de un 5,6%, alcanzando una cifra total de 276,3 millones de toneladas, el mayor dato desde que se tienen registros. Las fachadas que más crecieron fueron la Atlántica Sur – Canarias con un crecimiento de 12,3%, seguida de la Atlántica - Cantábrica con una variación interanual de 11,1%. De nuevo, la Sur- Estrecho fue la única que descendió en esta categoría de actividad, un -3,3%.

Figura 51

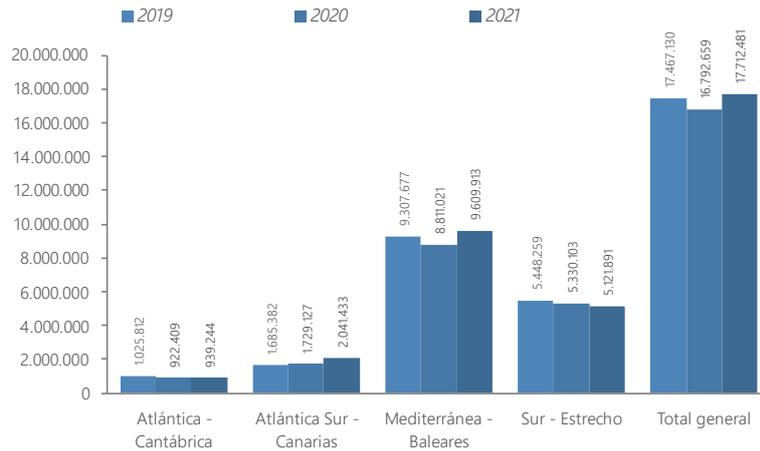
Evolución del tráfico de mercancía general (toneladas). 2019-2021.



En cuanto al tráfico de contenedores en 2021 se operaron 17,8 millones de TEU, lo que implica un ascenso respecto a 2020 del 5,5%. La única fachada que desciende en cifras con respecto al ejercicio anterior vuelve a ser la Sur-Estrecho, mientras que el crecimiento más elevado de las otras tres fachadas se produce en la Atlántica Sur – Canarias, creciendo un 18,1%.

Figura 52

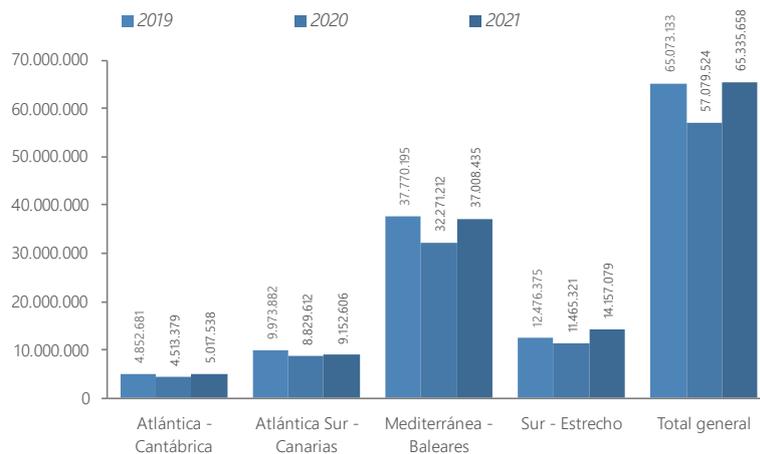
Evolución del tráfico de contenedores (TEU). 2019-2021.



En lo que respecta al tráfico ro-ro, vehículos de transporte de carga a bordo de los buques, se produjo un crecimiento del 14,5% entre 2020 y 2021. En este tipo de tráfico es la fachada Sur-Estrecho la que experimenta la mayor variación interanual, creciendo un 23,5%. Le siguen las fachadas Mediterránea- Baleares y Atlántica- Cantábrica, que tienen ascensos de 14,7% y 11,2%, respectivamente.

Figura 53

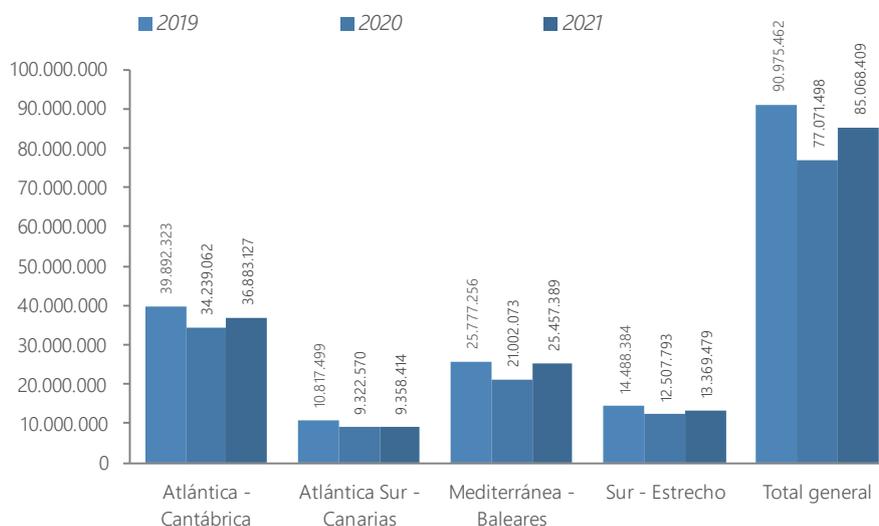
Evolución del tráfico de mercancía ro-ro (toneladas). 2019-2021.



Los graneles sólidos han experimentado un ascenso del 10,4% con respecto al año 2020, con un total de 8 millones de toneladas más. Crecen todas las fachadas, destacando la variación interanual de la fachada Mediterránea – Baleares, que es de un 21,1%.

Figura 54

Evolución del tráfico de graneles sólidos. 2019-2021.



## 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. Asimismo, se identifica que el número de títulos habilitantes por puerto coincide con el número de empresas con licencia, por lo que cada uno de ellos, ha aglutinado diferentes tipologías de tráfico.

Figura 55

Número de títulos habilitantes por empresa prestadora del servicio de manipulación de mercancías y puerto de operación. 2021.

Puerto	Empresa	Títulos habilitantes
A Coruña	PEREZ TORRES MARITIMA S.L.	2
	GALIGRAIN, S.A.	2
	TERMINALES MARITIMOS DE GALICIA, S.L.	3
Alicante	BERGE MARITIMA, S.L.	4
	CESA ALICANTE, S.A.	4
	Terminales Marítimas del Sureste, S.A.	4
	Alicante Molt Port, S.A.	2

Puerto	Empresa	Títulos habilitantes
Almería	J. Ronco y Cía, S.L.	4
	LOGISTICA LOPEZ GUILLEN SL	3
Carboneras	J. Ronco y Cía, S.L.	2
	LOGISTICA LOPEZ GUILLEN SL	3
Avilés	BERGE MARITIMA, S.L.	4
	CONSIGNACIONES ASTURIANAS, S.A.	4
	ALGEPOSA ASTURIAS, S.L.	4
	MARITIMA DEL PRINCIPADO, S.L.	4
	ALVARGONZALEZ, S.A.	4
	TERMINAL MARÍTIMA DE AVILES, A.I.E.	4
Bahía de Algeciras	Estibadora Puerto Bahía, SA	4
	Helm Marine SL	4
	Servicios Portuarios Puerto de Algeciras SL	4
	STA Estibadora SL	4
	Total Terminal International Algeciras SAU	4
	Logística 360 SL	4
	APM TERMINALS ALGECIRAS, SA	4
	FLETAMENTOS CÁDIZ, S.L.	4
	ESTIBA PORT, S.L.	1
	MARÍTIMA PEREGAR S.A.	1
Cádiz y su Bahía	COMPAÑIA GADITANA DE CONTENEDORES, S.L	1
	TERMINAL POLIVALENTE DEL PUERTO DE CADIZ, S.A.	3
	AGENCIA MARITIMA PORTILLO CADIZ, S.L.	2
	AGENCIA MARITIMA CONDEMINAS CADIZ, S.A.	2
	HARINERA VILAFRANQUINA, S.A.	1
	TERMINAL DE CARGA RODADA CANARIAS, S.A.	3
	ESTIBADORA GADITANA, A.I.E.	2
Palma	CIA Trasmediterránea, SA	4
	HERED. DE P. J. PUJOL NICOLAU S.L.	4
	BALEARIA EUROLINEAS MARITIMAS SA	4
	GRIMALDI LOGISTICA ESPAÑA, S.L.	4
Alcudia	TRANSPORTES MARÍTIMOS DE ALCUDIA	4
Eivissa	TRANSCOMA S.A.	4
	BALEARIA EUROLINEAS MARITIMAS SA	4
	CIA Trasmediterránea, SA	4
	GRIMALDI LOGISTICA ESPAÑA, S.L.	4
	TRANSCOMA S.A.	3
Maó	AGENCIA MELIA VIVES S.L.	4
	FEDERICO J. CARDONA TREMOL S.L.	4

Puerto	Empresa	Títulos habilitantes
	GRIMALDI LOGISTICA ESPAÑA, S.L.	4
Barcelona	TERMINAL FERRY DE BARCELONA SRLU	1
	GRIMALDI TERMINAL BARCELONA SL	1
	AUTOTERMINAL, SA	1
	SETRAM, SA	1
	PORTCEMEN SA	1
	MANIPULADORA DE MERCANCIAS, SL	1
	ERGRANSA, SA	1
	BALEARIA EUROLINEAS MARITIMAS SA	1
	TERMINAL CATALUNYA, SA	1
	APM TERMINALS BARCELONA, SL	1
	TERMINAL PORT NOU SA	1
	TRAFICO DE MERCANCIAS, SA	1
	Bilbao	BERGE MARITIMA, S.L.
Noatum Container Terminal Bilbao, S.A.		2
Servicios Lógicos Portuarios, S.A.		2
Consignaciones Toro y Betolaza, S.A.		3
Cartagena	AGENCIA MARÍTIMA BLÁZQUEZ, S.A.	4
	BERGE MARITIMA, S.L.	1
	ERSHIP SA	2
	MANTEPUERTO, S.L.	1
	TERMINAL MARÍTIMA DE CARTAGENA, S.L.	3
	DANIEL GÓMEZ SERVICIOS PORTUARIOS, S.L.	2
Castellón	APM TERMINALS CASTELLÓN S.A.U.	2
	PORTSUR CASTELLON S.A	4
	NOATUM TERMINAL CASTELLON S.A.	4
	TERMINAL MARÍTIMA DEL GRAO S.L.	4
	BP OIL ESPAÑA, S.A.	1
	UBE CORPORATION EUROPE SAU	1
	MASOL IBERIA BIOFUEL SLU	1
Ceuta	Jose Salama y Cía S.A	1
	Marítima del Estrecho Ceuta S.A	1
Ferrol y su Ría	GALIGRAIN, S.A.	1
	PEREZ TORRES MARITIMA S.L.	1
	TERMINALES MARITIMOS DE GALICIA, S.L.	1
	GREENALIA LOGISTICS S.L.U	1
	Ferrol Container Terminal S.A	1
	Endesa Generación, S.A.	1
Gijón-Musel	ALGEPOSA ASTURIAS, S.L.	4

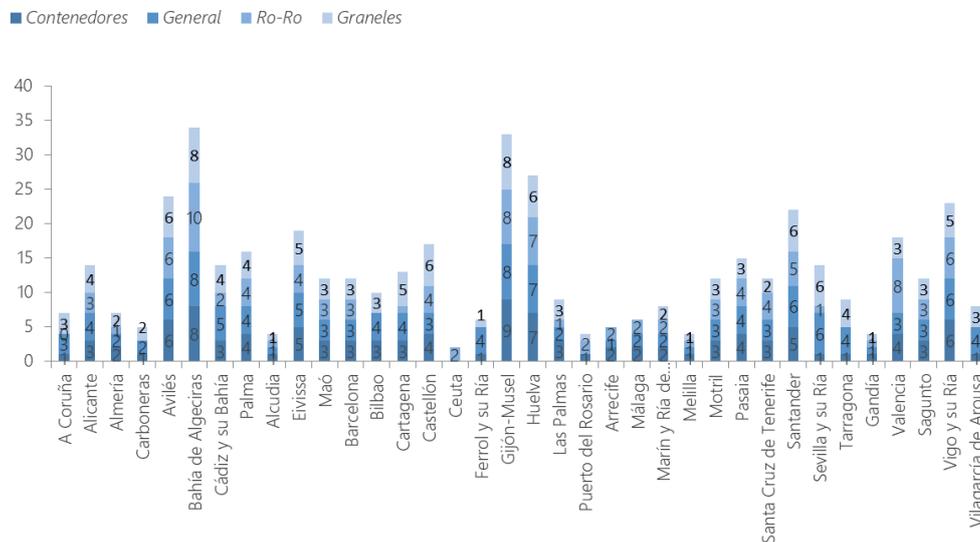
Puerto	Empresa	Títulos habilitantes
	ASTURMASA. (ASTURIANA DE MAQUINARIA, S.A.)	4
	CARGAS Y ESTIBAS PORTUARIAS, S.L.	4
	TERMINAL DE CONTENEDORES DE GIJON, AIE	1
	ALVARGONZALEZ, S.A.	4
	BERGE MARITIMA, S.L.	4
	CONSIGNACIONES ASTURIANAS, S.A.	4
	MARITIMA DEL PRINCIPADO, S.L.	4
	PAQUET MARITIMA, S.L.	4
Huelva	ERSHIP SA	4
	Zalvide, S.A.	4
	BERGE MARITIMA, S.L.	4
	Consignaciones y Graneles del Suroeste, S.A.	4
	Servicios Marítimos Aduaneros, S.L.	4
	Algeposa Huelva, S.L.	4
	YILPORT HUELVA, S.L.	3
Las Palmas	OPERACIONES PORTUARIAS CANARIAS, S.A.	1
	LA LUZ, S.A. (Terminal de Contenedores)	1
	LA LUZ MARKET, S.L.	2
	GESPORT TERMINAL MARITIMA, S.L	4
	GRAMELCAN S.L.	1
Puerto del Rosario	BOLUDA TERMINALES MARÍTIMAS, S.A.	1
	CARMEN GUTIÉRREZ FRANCÉS, S.L.	1
	ESTIBADORA MAJORERA, S.L.	1
	GRAMELCAN S.L.	1
Arrecife	TERMINAL PORTUARIA DE LANZAROTE, S.L.	1
	TERMINAL MARÍTIMA DE ARRECIFE	1
	PAUKNER LANZAROTE, S.L.	3
Málaga	CIA Trasmediterránea, SA	1
	Opemar, S. L.	1
	Servimad Global, S. L.	2
	Noatum T Málaga, S. A. U.	2
Marín y Ría de Pontevedra	GALIGRAIN, S.A.	4
	PEREZ TORRES MARITIMA S.L.	4
	Estiba y Desestiba del Noroeste, S.L.	1
	NISO RODRIGUEZ TABOADA	1
Melilla	MARÍTIMA PEREGAR S.A.	4
Motril	TERMINAL MARITIMA GRANADA S.L.	4
	LOGISTICA LOPEZ GUILLEN SL	4
	CONSIGNACIONES Y ESTIBAS MOTRIL S.L.	4

Puerto	Empresa	Títulos habilitantes
Pasaia	NOATUM UECC TERMINAL PASAJES, S.L.	3
	ESTIBADORA ALGEPOSA, S.A.	4
	SOBRINOS DE MANUEL CAMARA S.A.	4
	Consignaciones Toro y Betolaza, S.A.	4
Santa Cruz de Tenerife	BOLUDA TERMINAL MARÍTIMA DE TENERIFE, S.L.U	4
	TERMINAL DE CONTENEDORES DE TENERIFE, S.A.	2
	TERMINAL DE CARGA RODADA CANARIAS, S.A.	1
	NAVIERA ARMAS S.A.	1
	CONTENERFRUT,S.A.	4
Santander	TERMINAL DE GRANELES AGROALIMENTARIOS DE SANTANDER, S.A.	4
	NOATUM TERMINAL SANTANDER, S.A.U.	1
	CANTABRIASIL S.A	1
	DÁVILA AGENCIAS Y SERVICIOS PORTUARIOS, S.A.	1
	BERGE MARITIMA, S.L.	4
	NOATUM TERMINAL POLIVALENTE SANTANDER, S.L.U.	4
	CARGAS Y DESCARGAS VELASCO, S.A.	4
	CISNA, S.L.	3
Sevilla y su Ría	Estibadora Sevillana, S.L.	2
	Agencia Marítima Echevarría, S.L.	2
	Carbón Puerto Operaciones Portuarias, S.A.	2
	BERGE MARITIMA, S.L.	2
	Terminal Portuaria Esclusa, S.L.	2
	Terminal Marítima del Guadalquivir, S.L.	2
	ALMACENES Y DEPÓSITOS PORTUARIOS, S.L.	2
Tarragona	BERGE MARITIMA, S.L.	2
	NOATUM TERMINAL TARRAGONA, SA	2
	DP WORLD TARRAGONA	2
	ERSHIP SA	1
	EUROPORTS IBERICA TPS, SL	2
Gandía	NAVARRO Y BORONAD, S.L.	4
Valencia	NOATUM CONTAINER TERMINAL VALENCIA, S.A.U.	4
	TCV STEVEDORING COMPANY, S.A.	4
	CIA Trasmediterránea, SA	1
	MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY TERMINAL VALENCIA, S.A.	1
	BALEARIA EUROLINEAS MARITIMAS SA	1
	VALENCIA TERMINAL EUROPA, S.A.	1
	INFRAPORTVA, S.L.U.	4
	E. ERHARDT Y COMPAÑÍA, S.A.	1

Puerto	Empresa	Títulos habilitantes
	GRANDI NAVI VELOCI ESPAÑA	1
Sagunto	NOATUM T SAGUNTO, S.L.U.	4
	BERGE MARITIMA, S.L.	4
	INTERSAGUNTO TERMINALES, S.A.	4
Vigo y su Ría	ESTIBADORA GALLEGA S.A.	4
	LÍNEAS MARÍTIMAS ESPAÑOLAS SA	4
	PÉREZ TORRES MARITIMA S.L.	4
	TERMINALES MARÍTIMAS VIGO SL	4
	BERGE MARITIMA, S.L.	4
	TERMINALES ATLANTICAS VIGO, S.L.	3
Vilagarcía de Arousa y su Ría	GALIGRAIN, S.A.	2
	P&J CARRASCO,S.L.	2
	BOLUDA TERMINALES MARÍTIMAS, S.A.	2
	GARCÍA REBOREDO HNOS.,S.L.	2

Figura 56

Número de empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías, por tipo de título habilitante y puerto. 2021.



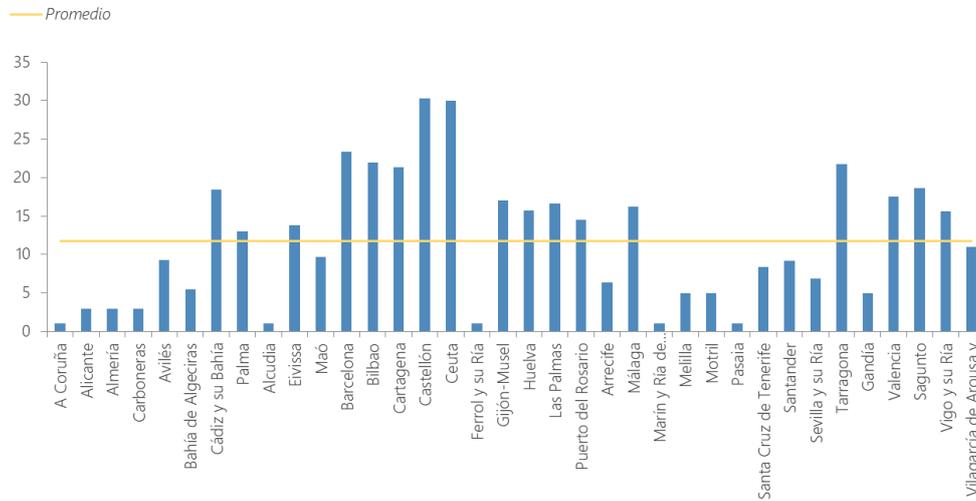
### 5.2.2. PLAZO MEDIO DE LOS TÍTULOS HABILITANTES POR PUERTO

El TRLPEMM determina que el plazo máximo de las licencias del servicio portuario de manipulación de mercancía es de 6 años, salvo en el caso de que haya inversión significativa en equipos y material móvil, donde puede ser de 20 años, 15 años o 10 años, dependiendo de la concesión. El plazo medio de los títulos habilitantes en el sistema portuario español es de 11,7 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 57

Plazo medio de los títulos habilitantes del servicio de manipulación de mercancías, por puerto. 2021.

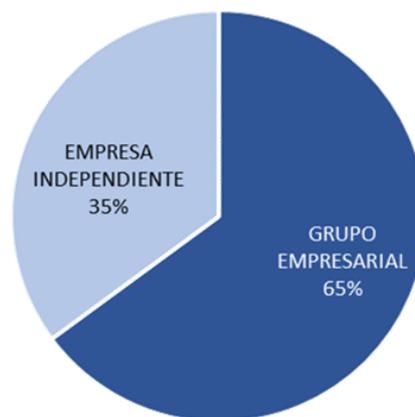


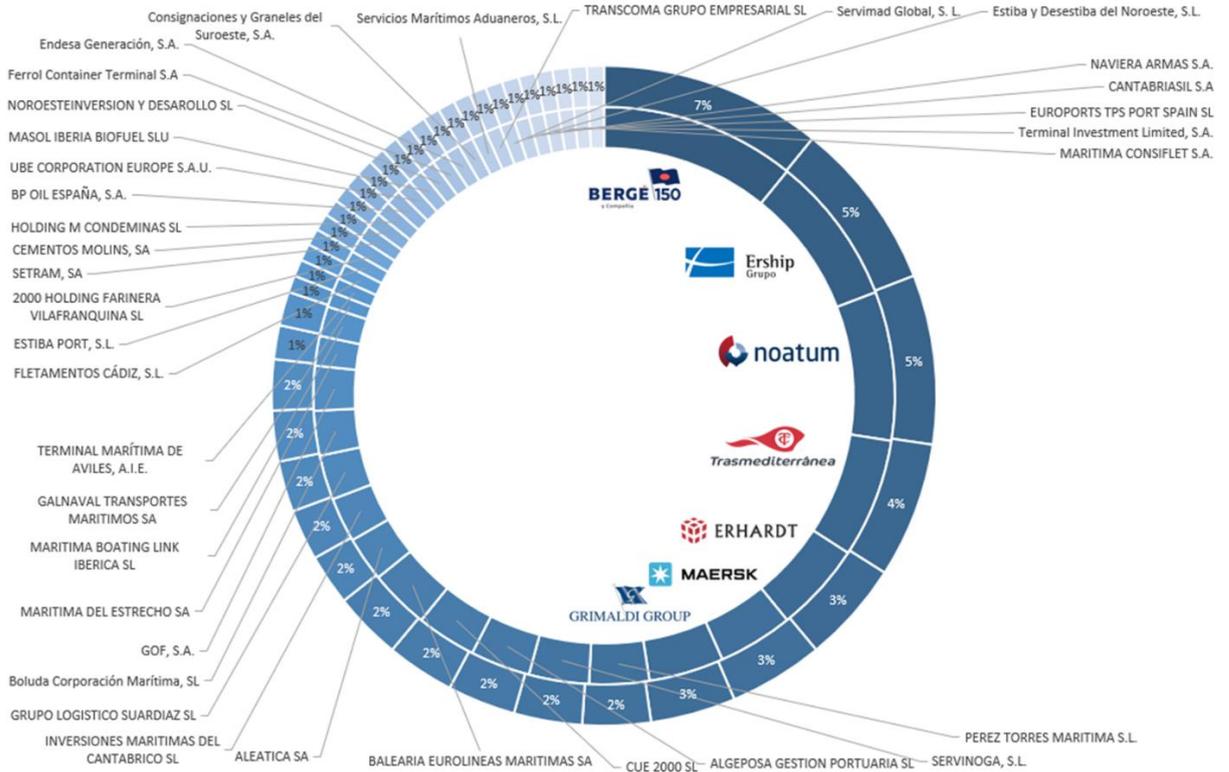
### 5.2.3. GRADO DE COMPETENCIA EMPRESARIAL EN EL MERCADO DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍA, SEGÚN EL REGISTRO DE EMPRESAS PRESTADORAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Existe una presencia destacable de empresas o grupos empresariales con actividad en varios puertos, que suponen el 65 % del total. Destacan los Grupos Bergé, con un 7 %, seguido de los grupos ERSHIP y NOATUM, ambos con un 5 % de los títulos habilitantes registrados.

Figura 58

Empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías, según el número de títulos habilitantes y grupos empresariales a los que pertenecen. 2021.





## 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 2021 ha supuesto un año de recuperación de las principales magnitudes del tráfico portuario, viéndose incrementadas en un 17,9% las escalas de buques (21.044 escalas más que en el ejercicio anterior), mientras que, el total de toneladas de mercancías ha crecido en un 5,6% (28,96 millones de toneladas más), 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.
- 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 practica 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 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:
  - Aumento en la facturación media (€/servicio) en todos los servicios técnico-náuticos en 2021, con respecto al año 2020.
  - 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 promedio del volumen entregado por servicio, en los desechos regulados por el Anexo I y Anexo V del Convenio MARPOL, continúa en el entorno de los 13 m<sup>3</sup>/servicio y 5 m<sup>3</sup>/servicio de forma respectiva, siendo, de nuevo, los mayores volúmenes recibidos por servicio en aquellos servicios cubiertos por la tarifa fija.
  - Además, el número de servicios prestados de recogida de desechos regulados por el Anexo V supone casi un 77% del total, mientras que, en términos de volumen total recogido, destaca el Anexo I frente al Anexo V con un total de 376.415 m<sup>3</sup> y 279.979 m<sup>3</sup> 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.

### MARCO NORMATIVO

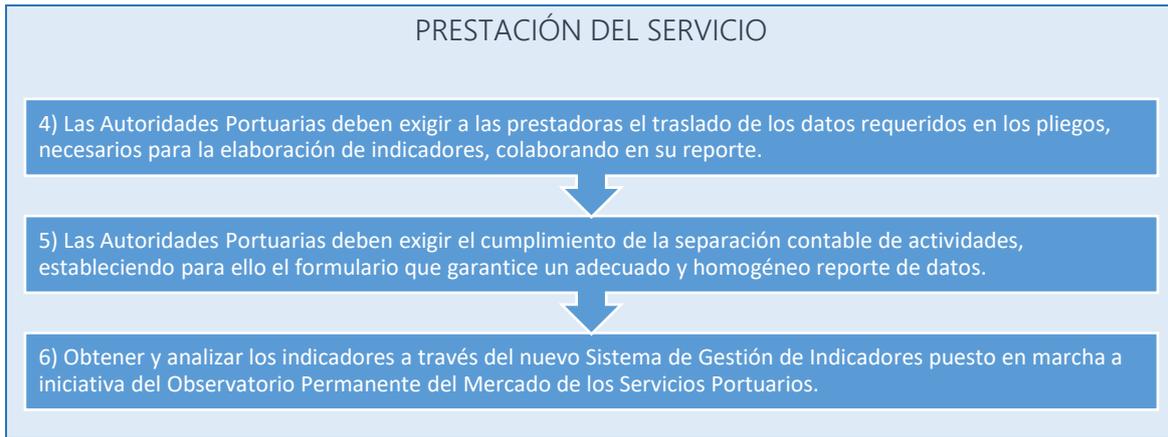
1) Llevar a cabo las acciones necesarias para la adaptación del marco regulatorio de los servicios portuarios españoles a los cambios legislativos y normativos acontecidos

### PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES

2) 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.



3) Actualizar los Pliegos de Prescripciones Particulares 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.

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), dejan de ser de aplicación 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.

El contenido de dicha Directiva ha sido traspuesto recientemente a la legislación española por medio del Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques.

## PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES

- 2) 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.

- 3) 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 el papel de los Pliegos Modelo desarrollados por Puertos del Estado, dado que, si bien todavía hay Pliegos pendientes de desarrollar por parte de las Autoridades Portuarias (principalmente en el servicio al pasaje y el servicio de manipulación de mercancías) o de adaptar al TRLPEMM, su uso se ha demostrado ser una herramienta potente durante el proceso de tramitación de los mismos, al facilitar y agilizar la realización del informe vinculante de Puertos del Estado.

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

- 4) 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.

- 5) 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.

6) 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

7) 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.

8) 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.

9) 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.