

2022



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES DEL ESTADO DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

2022

Versión de Diciembre de 2023

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	2
2. SERVICIOS PORTUARIOS TÉCNICO-NÁUTICOS	7
2.1. PRACTICAJE	15
2.2. REMOLQUE.....	20
2.3. AMARRE	27
3. SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES Y RESIDUOS DE CARGA	35
3.1. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES.....	38
3.2. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES.....	41
3.3. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES.....	45
4. SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE.....	48
4.1. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE.....	48
4.2. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE 51	
5. SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS.....	55
5.1. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	58
5.2. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS, POR PUERTO	60
7. SERVICIO PORTUARIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE A BUQUES	65
7.1. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE A BUQUES	65
7.2. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE A BUQUES, POR PUERTO.....	66
8. CONCLUSIONES GENERALES DE LOS INDICADORES DE LOS SERVICIOS	69
9. RECOMENDACIONES	71

1. INTRODUCCIÓN

El Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios (en adelante, Observatorio) presenta, un año más, el “Documento de Análisis y Conclusiones del Estado del Mercado de los Servicios Portuarios 2022” (en adelante, 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 de 2022, permitiendo comprobar los principales cambios que se han producido en el sector, la evolución de la actividad, variaciones en medios a disposición de los servicios (tanto materiales como humanos), etc. De este modo, se muestra una imagen del escenario competitivo en los puertos españoles en relación con la prestación de los servicios portuarios durante el año 2022.

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 presente Documento de Análisis 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, continuado por un primer análisis del servicio portuario de suministro de combustible. En el capítulo séptimo se plantean las principales conclusiones obtenidas una vez analizados los siete servicios portuarios mencionados. Para finalizar el documento se incluye un capítulo de 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 15 de noviembre de 2023. Es necesario destacar que en dicha fecha no estaban disponibles los datos de algunos puertos relativos al ejercicio de 2022, 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 2021, para aquellos puertos de los que se carece de datos actualizados.

Asimismo, durante la recopilación de datos del ejercicio de 2022 se ha procedido a la revisión y actualización de los datos correspondientes al año 2021, 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.

En el ejercicio de 2022 el sistema portuario estatal ha continuado la senda de la recuperación iniciada en el año 2021, a pesar de las nuevas dificultades y distorsiones que la guerra en Ucrania y las sanciones a Rusia han introducido a lo largo del último año en el mercado marítimo portuario a nivel mundial, tales como la crisis de precios de los combustibles, la escasez de materias primas y el período inflacionista desarrollado. Por otro lado, la estabilización del mercado de fletes a nivel mundial, tras el auge producido anteriormente derivado de la crisis sanitaria de la COVID-19, restricciones en los principales puertos asiáticos, así como determinadas huelgas en el sector, han dibujado una perspectiva que favorece la recuperación económica del mismo y, por ende, comercial y de actividad en las cadenas de suministro globales, a pesar de las distorsiones anteriormente mencionadas.

El conjunto de estos factores externos ha influenciado en la actividad del sistema portuario de titularidad estatal, el cual ha experimentado variaciones interanuales de crecimiento notables en sus principales variables de referencia. El arqueo bruto acumulado de los buques que han realizado escala en los puertos de titularidad estatal se ha visto

incrementado en un 24,4%, marcando un máximo histórico en la última década de registros, fruto del crecimiento de un 13,1% en términos de escalas y de la tendencia desarrollada desde hace años de aprovechamiento de las economías de escala de los buques, de un mayor tamaño medio.

Continuando la tendencia positiva de recuperación iniciada en el ejercicio anterior, con un crecimiento de 3,2% en la cantidad de toneladas movidas en los puertos de titularidad estatal en el año 2022 respecto al año 2021, se une la recuperación del tráfico de pasajeros (crucero y régimen de transporte) una vez superada la crisis de la COVID-19, marcando el máximo histórico de la última década en términos de escalas de cruceros, y alcanzando cifras de pasajeros similares en orden de magnitud a las registradas en los años anteriores a la pandemia.

Todo ello refleja la fortaleza del sistema portuario de titularidad estatal como elemento dinamizador e impulsor de la recuperación económica, tras pasar un período de tiempo caracterizado por inestabilidades en las cadenas logísticas globales donde, de nuevo, los puertos españoles y su comunidad portuaria han sido actores principales, garantizando el transporte tanto de mercancías como de pasajeros, contribuyendo con ello al crecimiento económico del país y de la sociedad.

Figura 1

Comparativa de escalas y GT mensuales entre los años 2020, 2021 y 2022 en el Sistema Portuario Estatal.

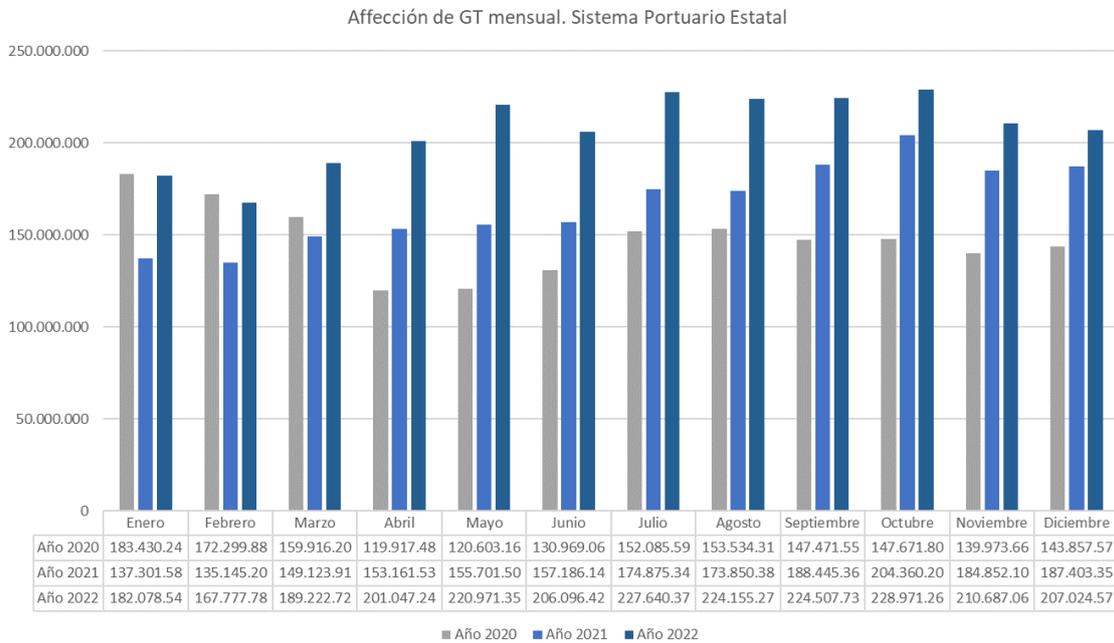
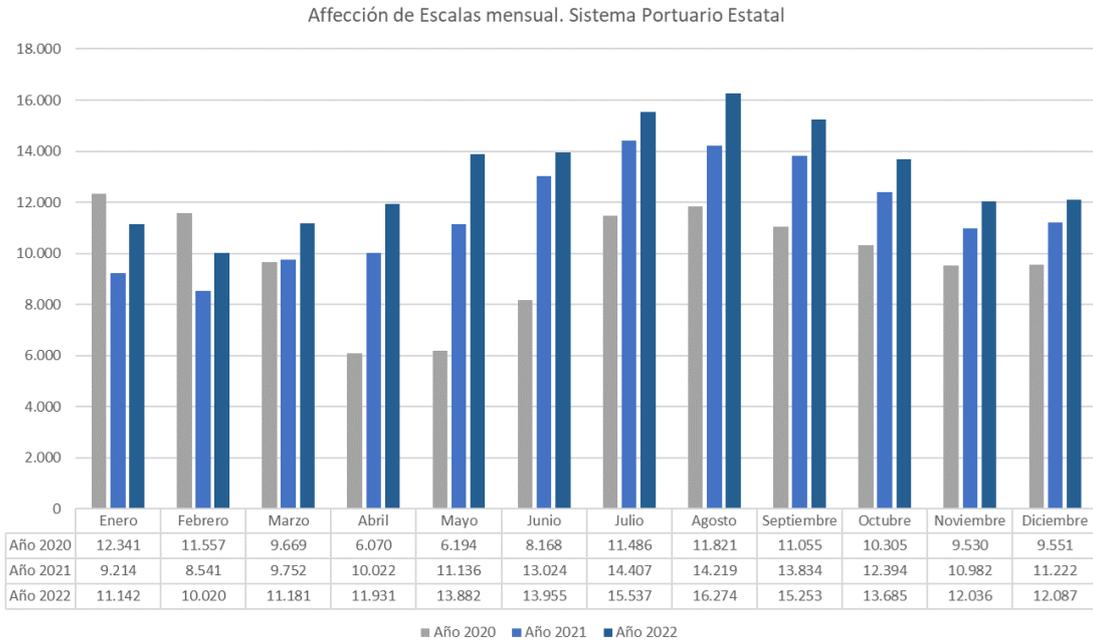
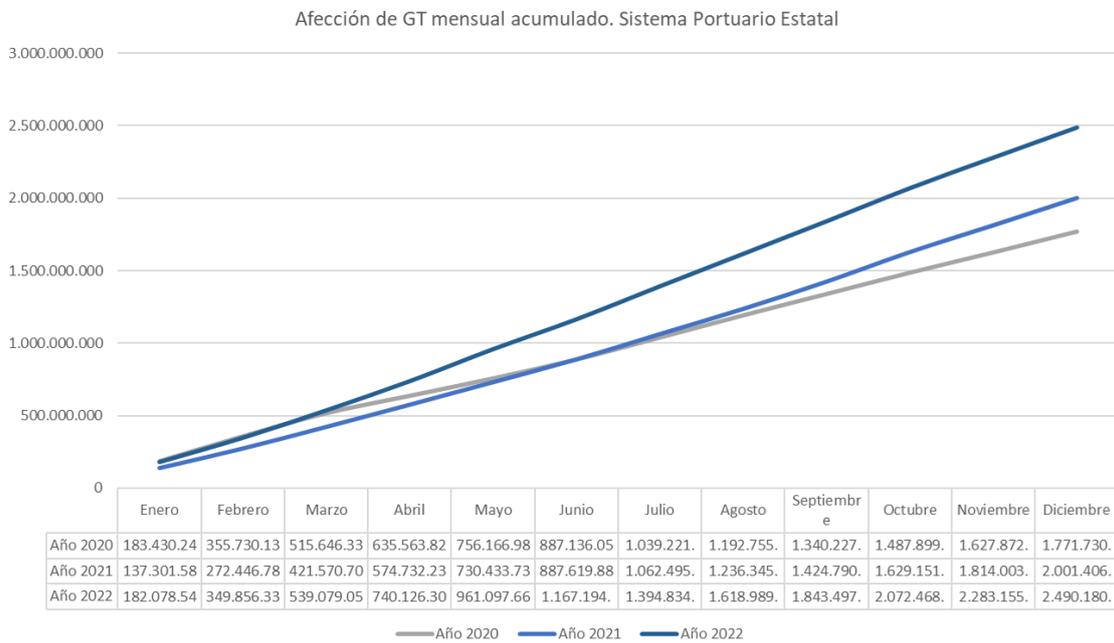
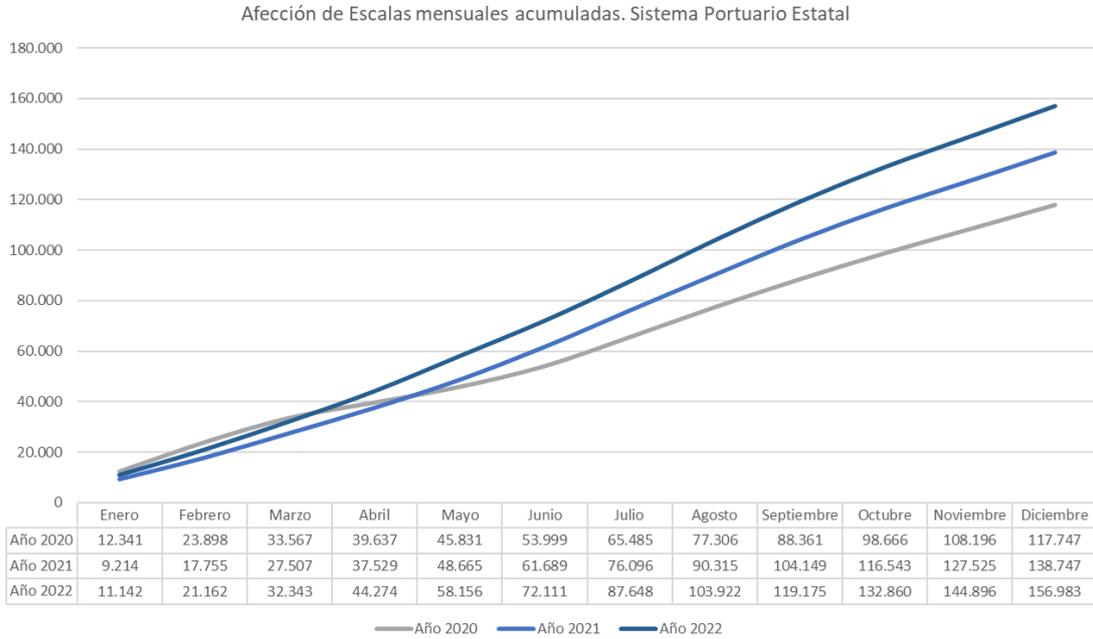


Figura 2

Escalas y GT mensual acumulado entre los años 2020, 2021 y 2022 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 portuario¹ en el sistema portuario estatal, nº de escalas y arqueo bruto de los buques. 2020-2022.



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

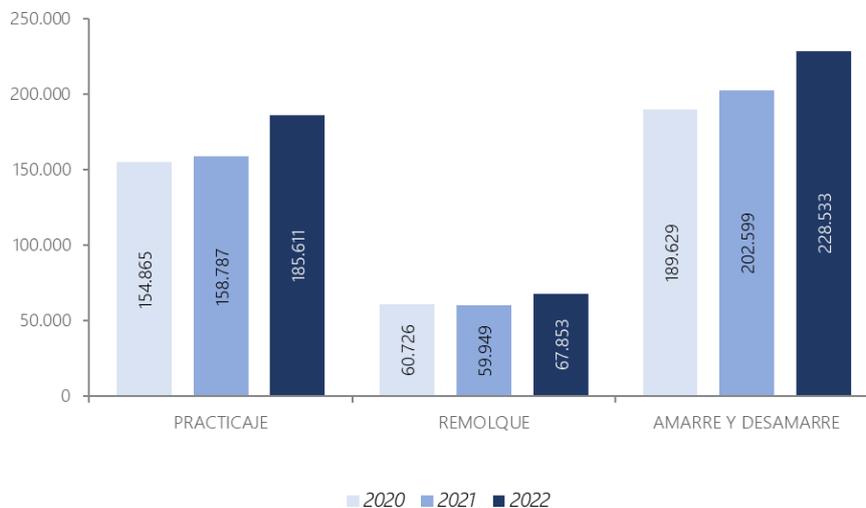
El año 2022 ha supuesto un ascenso de las principales magnitudes que definen el tráfico portuario, incrementando un 24,4% el arqueo bruto acumulado de los buques (488,32 millones de GT más que en el ejercicio anterior), un 13,1% las escalas de buques (18.210 más que en el año anterior), mientras que el total de toneladas de mercancías ha incrementado en un 3,2% (17,32 millones de toneladas más), manteniendo la tendencia de recuperación iniciada en el año 2021.

La variación interanual de mercancía movilizada a través de los puertos españoles y el número de escalas de buques experimentan crecimientos de 3,2% y 13,1% respectivamente, manteniendo la senda de crecimientos iniciada en el año 2021. Junto a estos dos indicadores generales, el arqueo bruto acumulado (GT) experimenta un crecimiento del 24,4% respecto al ejercicio anterior, hecho que supone un máximo en la serie histórica analizada y que arroja una mejora de las magnitudes de tráfico mostradas por el sistema portuario español en el último ejercicio.

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 los años 2020 y 2022, sin incluir aquellos servicios prestados en régimen de integración de servicios o en terminales restringidas a uso particular:

Figura 4

Número de servicios totales, por servicio técnico náutico y año. 2020-2022.



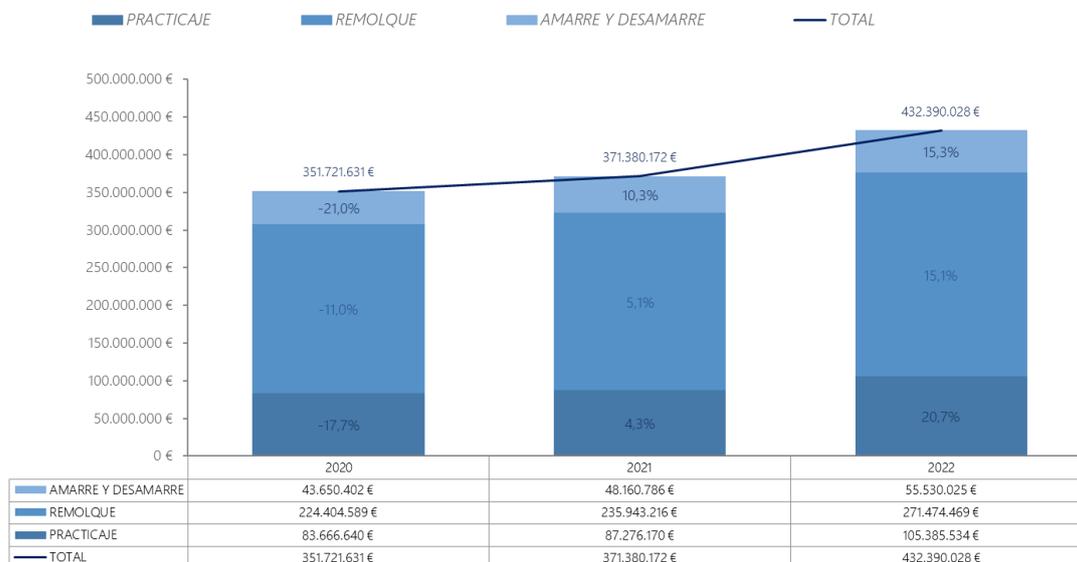
El número de servicios técnico-náuticos prestados en el ejercicio de 2022 experimenta crecimientos en cada uno de ellos, manteniendo la tendencia creciente iniciada en el año anterior. De este modo, el servicio de remolque aumenta un 13,2%, aproximadamente 8 mil servicios más que en 2021, mientras que los servicios de practicaje, así como los de amarre y desamarre, crecen interanualmente con variaciones positivas de 16,9% y 12,8%, suponiendo unos 27 mil servicios más de practicaje y 26 mil servicios más de amarre y desamarre que en el ejercicio anterior.

Respecto a la facturación de los servicios portuarios técnico-náuticos, se produce un ascenso total en la facturación de un 16,4%. El ascenso más pronunciado se produce en el servicio de practicaje con una variación interanual positiva del 20,7%, seguido de los servicios de amarre y desamarre y

del servicio de remolque, que experimentan un crecimiento de facturación prácticamente idéntico al registrar crecimientos de 15,3% y 15,1% respectivamente.

Figura 5

Evolución de la facturación total de los servicios técnico-náuticos. 2020-2022.

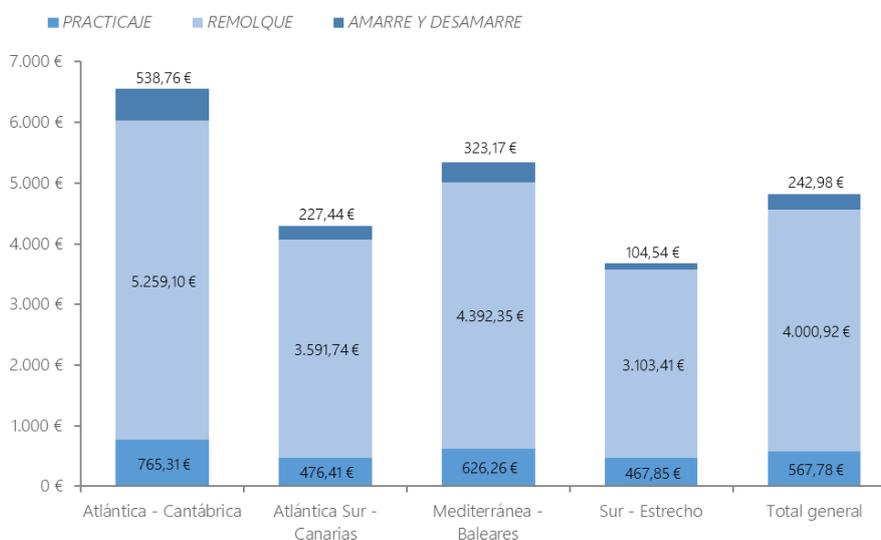


A continuación, se muestra la facturación media de cada servicio portuario (€/servicio) en cada una de las fachadas del sistema portuario de titularidad estatal.

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

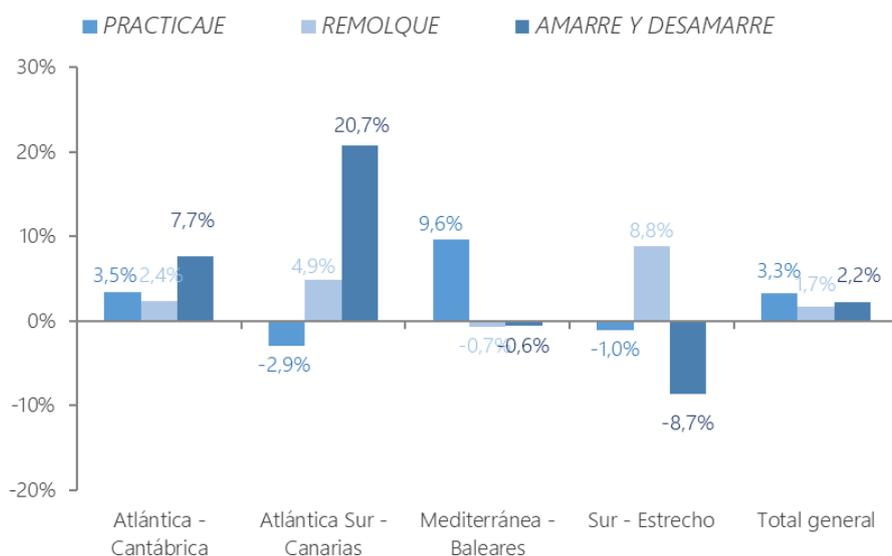
Facturación media por servicio de los servicios técnico-náuticos. 2022.



Las diferencias en cuanto a la facturación media por servicio, por tipo de servicio y fachada, con respecto a 2021 se representan en el gráfico siguiente:

Figura 7

Diferencias porcentuales de la facturación media por servicio entre 2022 y 2021, por tipo de servicio y fachada.



Tal y como se puede apreciar el mayor ascenso se ha producido en el servicio portuario de practicaje, concretamente en la fachada Mediterránea – Baleares con un ascenso de la facturación media por servicio del 9,6% y en la fachada Atlántica – Cantábrica, que crece en un 3,5%. Las fachadas Atlántica Sur - Canarias y Sur – Estrecho decrecen ligeramente en su facturación media por servicio con descensos de -2,9% y -1% respectivamente. La variación total interanual en el servicio de practicaje se traduce en un crecimiento del 3,3% de la facturación media por servicio.

Respecto al servicio portuario de remolque, se producen ascensos de la facturación media por servicio en las fachadas Sur – Estrecho, Atlántica Sur- Canarias y Atlántica – Cantábrica, con crecimientos de este indicador de 8,7%, 4,9% y 2,4%, respectivamente. La fachada Mediterránea-Baleares experimenta un ligero decrecimiento de la facturación por servicio de -0,7%. En el total de servicios de remolque prestados dentro del sistema portuario español la facturación media por servicio ha aumentado en un 1,7%.

Finalmente, en el caso del servicio portuario de amarre y desamarre, se produce el mayor crecimiento de este indicador en una fachada, concretamente en la Atlántica Sur – Canarias, con un 20,7% de aumento de la facturación media por servicio, así como el mayor descenso, en la fachada Sur – Estrecho, con un -8,7%. Asimismo, el crecimiento de la fachada Atlántica – Cantábrica, aumentando su facturación media por servicio en un 7,7%, contrarrestan el ligero descenso de la Mediterránea – Baleares, que se contrae un -0,6%, dando lugar a que el total de servicios de amarre y desamarre prestados en los puertos españoles en el último ejercicio, aumenten su facturación media por servicio en un 2,2%.

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. 2021-2022.

SERVICIOS TÉCNICO - NÁUTICOS		Practicaje		
Indicador	Fachada	2021	2022	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	25.104	28.756	14,55%
	Atlántica Sur - Canarias	46.482	48.078	3,43%
	Mediterránea - Baleares	54.624	60.491	10,74%
	Sur - Estrecho	36.011	48.286	34,09%
	TOTAL	162.221	185.611	14,42%
GT total	Atlántica - Cantábrica	363.333.688	452.131.029	24,44%
	Atlántica Sur - Canarias	414.022.298	381.382.079	-7,88%
	Mediterránea - Baleares	1.246.310.303	1.913.656.301	53,55%
	Sur - Estrecho	707.391.733	895.009.502	26,52%
	TOTAL	2.731.058.022	3.642.178.911	33,36%
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	18.567.262 €	22.007.304 €	18,53%
	Atlántica Sur - Canarias	22.811.555 €	22.904.935 €	0,41%
	Mediterránea - Baleares	31.207.923 €	37.882.888 €	21,39%
	Sur - Estrecho	17.024.023 €	22.590.407 €	32,70%
	TOTAL	89.610.763 €	105.385.534 €	17,60%
GT/Servicio	Atlántica - Cantábrica	14.473	15.723	8,64%
	Atlántica Sur - Canarias	8.907	7.933	-10,94%
	Mediterránea - Baleares	22.816	31.635	38,65%
	Sur - Estrecho	19.644	18.536	-5,64%
	MEDIA NACIONAL	16.460	18.457	12,13%
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	740 €	765 €	3,47%
	Atlántica Sur - Canarias	491 €	476 €	-2,92%
	Mediterránea - Baleares	571 €	626 €	9,62%
	Sur - Estrecho	473 €	468 €	-1,04%
	MEDIA NACIONAL	550 €	568 €	3,30%

Figura 9

Resumen de indicadores del servicio portuario de remolque. 2021-2022.

SERVICIOS TÉCNICO - NÁUTICOS		Remolque		
Indicador	Fachada	2021	2022	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	11.076	12.489	12,76%
	Atlántica Sur - Canarias	10.534	12.497	18,63%
	Mediterránea - Baleares	20.735	23.085	11,33%
	Sur - Estrecho	17.604	19.782	12,37%
	TOTAL	59.949	67.853	13,18%
GT total	Atlántica - Cantábrica	231.062.975	261.263.951	13,07%
	Atlántica Sur - Canarias	198.974.014	234.131.015	17,67%
	Mediterránea - Baleares	748.316.388	887.692.483	18,63%
	Sur - Estrecho	546.016.853	592.060.175	8,43%
	TOTAL	1.724.370.230	1.975.147.624	14,54%
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	57.985.680 €	63.861.216 €	10,13%
	Atlántica Sur - Canarias	35.945.884 €	44.842.835 €	24,75%
	Mediterránea - Baleares	91.818.041 €	101.397.478 €	10,43%
	Sur - Estrecho	50.193.611 €	61.372.940 €	22,27%
	TOTAL	235.943.216 €	271.474.469 €	15,06%
GT/Servicio	Atlántica - Cantábrica	20.862	20.920	0,28%
	Atlántica Sur - Canarias	18.889	18.735	-0,81%
	Mediterránea - Baleares	36.090	38.453	6,55%
	Sur - Estrecho	31.017	29.929	-3,51%
	MEDIA NACIONAL	26.714	27.009	1,10%
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	4.994 €	5.113 €	2,39%
	Atlántica Sur - Canarias	3.425 €	3.588 €	4,78%
	Mediterránea - Baleares	4.423 €	4.392 €	-0,70%
	Sur - Estrecho	2.851 €	3.102 €	8,80%
	MEDIA NACIONAL	3.936 €	4.001 €	1,66%

Figura 10

Resumen de indicadores del servicio portuario de amarre y desamarre. 2021-2022.

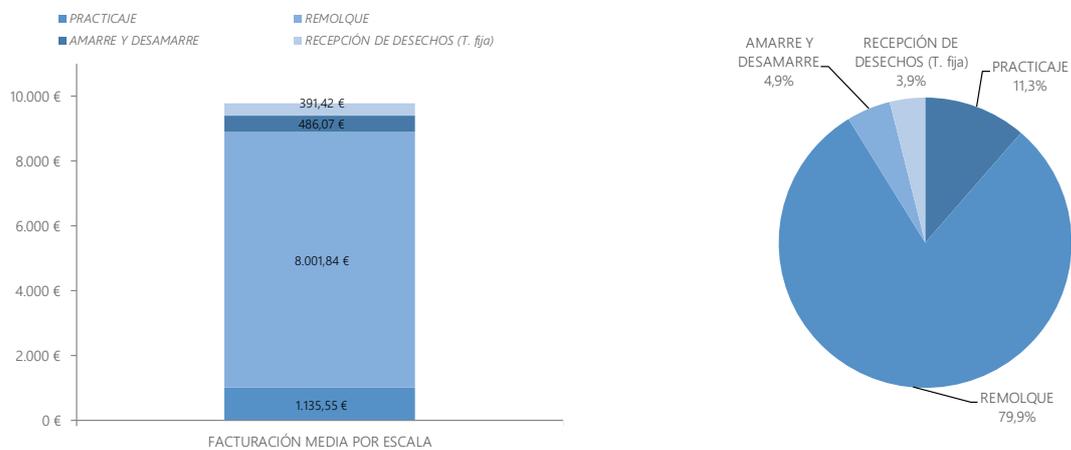
SERVICIOS TÉCNICO - NÁUTICOS		Amarre y desamarre		
Indicador	Fachada	2021	2022	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	24.843	27.756	11,73%
	Atlántica Sur - Canarias	50.699	47.609	-6,09%
	Mediterránea - Baleares	54.995	62.828	14,24%
	Sur - Estrecho	72.062	90.340	25,36%
	TOTAL	202.599	228.533	12,80%
GT total	Atlántica - Cantábrica	342.068.716	430.275.574	25,79%
	Atlántica Sur - Canarias	496.017.006	588.861.546	18,72%
	Mediterránea - Baleares	1.409.545.501	2.033.102.927	44,24%
	Sur - Estrecho	629.809.903	756.107.880	20,05%
	TOTAL	2.877.441.126	3.808.347.927	32,35%
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	12.237.611 €	14.953.876 €	22,20%
	Atlántica Sur - Canarias	9.550.225 €	10.828.319 €	13,38%
	Mediterránea - Baleares	18.812.921 €	20.304.060 €	7,93%
	Sur - Estrecho	7.560.029 €	9.443.770 €	24,92%
	TOTAL	48.160.786 €	55.530.025 €	15,30%
GT/Servicio	Atlántica - Cantábrica	13.769	15.502	12,58%
	Atlántica Sur - Canarias	9.784	12.369	26,42%
	Mediterránea - Baleares	25.630	32.360	26,26%
	Sur - Estrecho	8.740	8.370	-4,24%
	MEDIA NACIONAL	14.481	17.150	18,43%
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	500 €	539 €	7,66%
	Atlántica Sur - Canarias	188 €	227 €	20,74%
	Mediterránea - Baleares	325 €	323 €	-0,62%
	Sur - Estrecho	114 €	105 €	-8,66%
	MEDIA NACIONAL	238 €	243 €	2,22%

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

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

El plazo máximo para las licencias en el sistema portuario español es de 10 años, y el plazo medio de los títulos habilitantes existentes en la actualidad está en torno a los 7 años (6,7 años), habiéndose otorgado o renovado hasta 17 licencias en el último ejercicio.

Hay puertos que presentan plazos muy cortos porque se tratan de autorizaciones para la prestación del servicio hasta la aprobación de los nuevos Pliegos de Prescripciones Particulares.

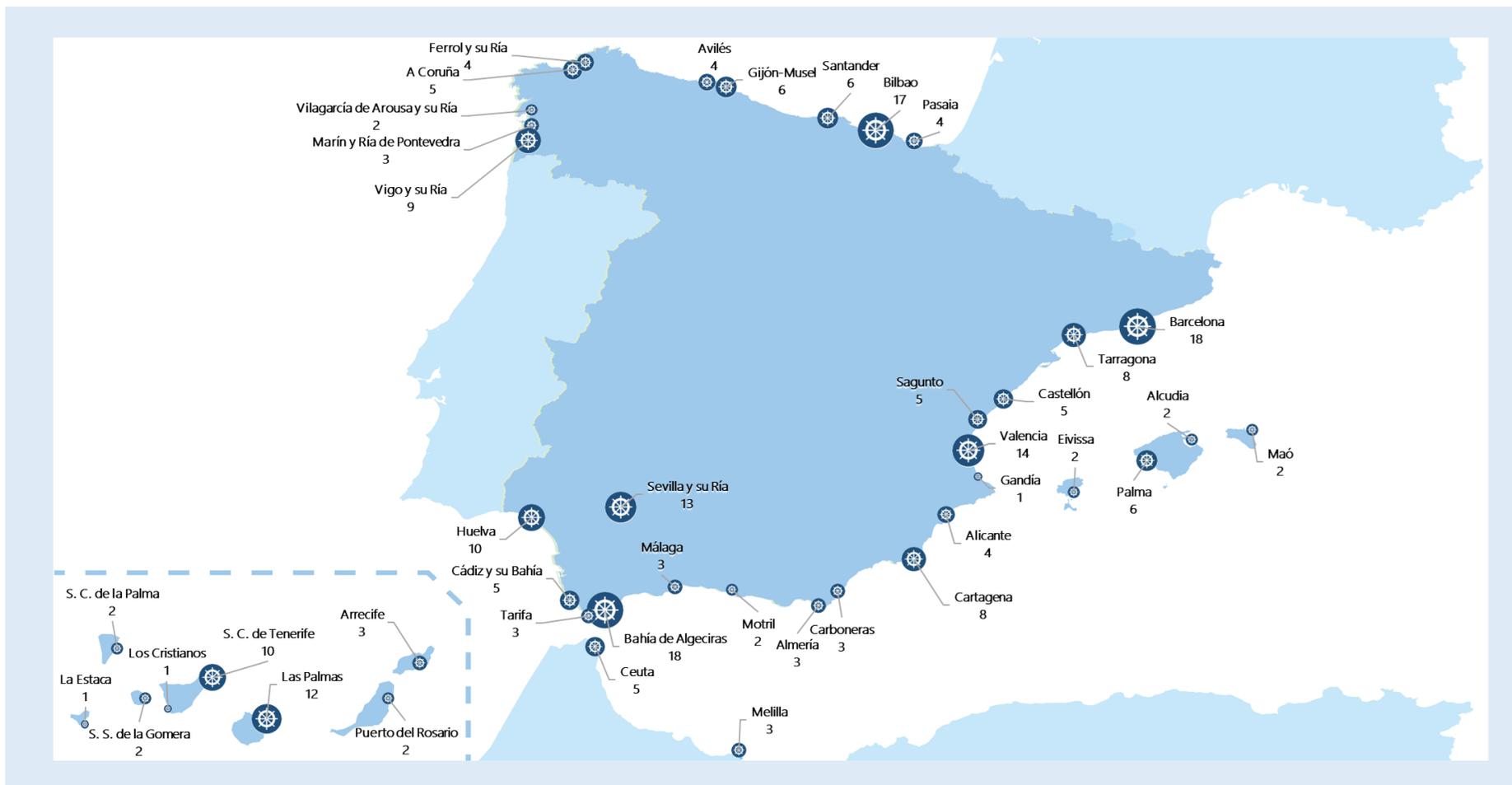
2.1.1. INDICADORES DE RECURSOS Y SERVICIOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

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, Valencia con 14 prácticos y Sevilla con 13. En el caso de los puertos de las Islas Canarias, destaca el caso de Las Palmas, con un total de 12 prácticos.

Figura 12

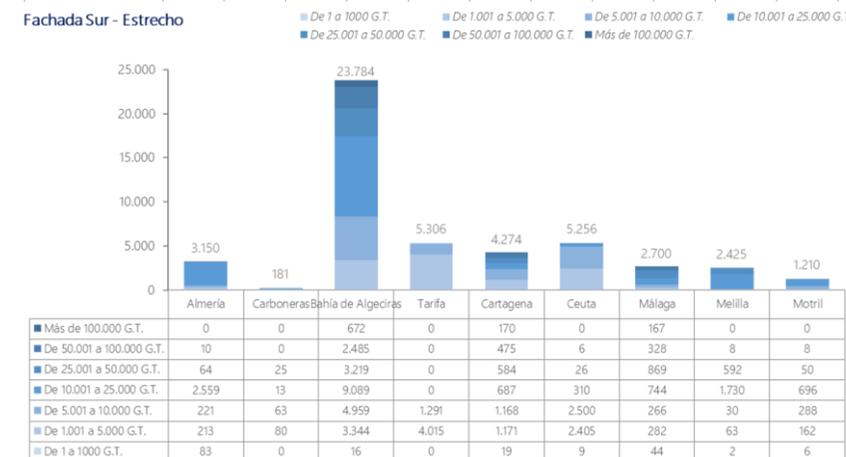
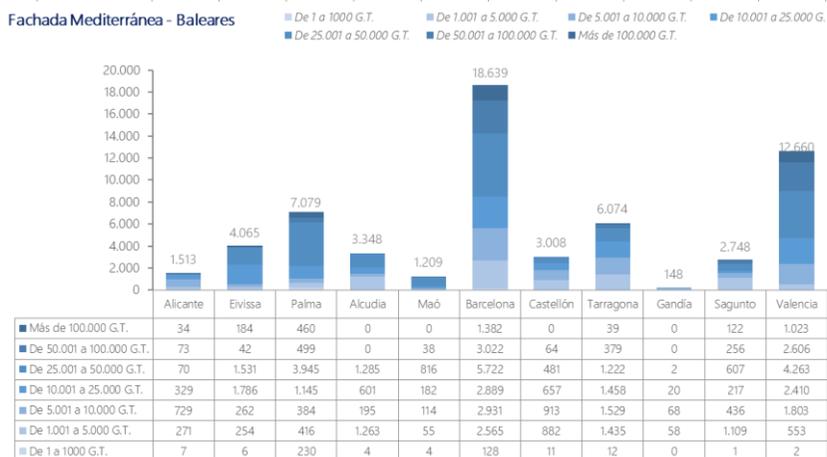
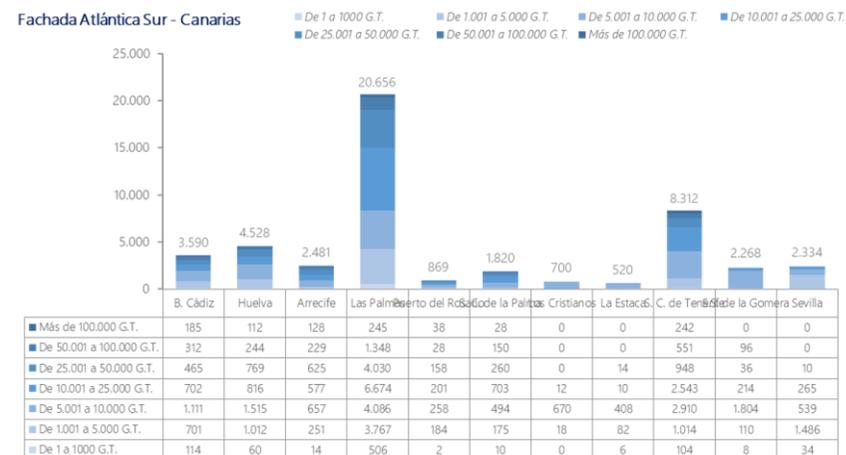
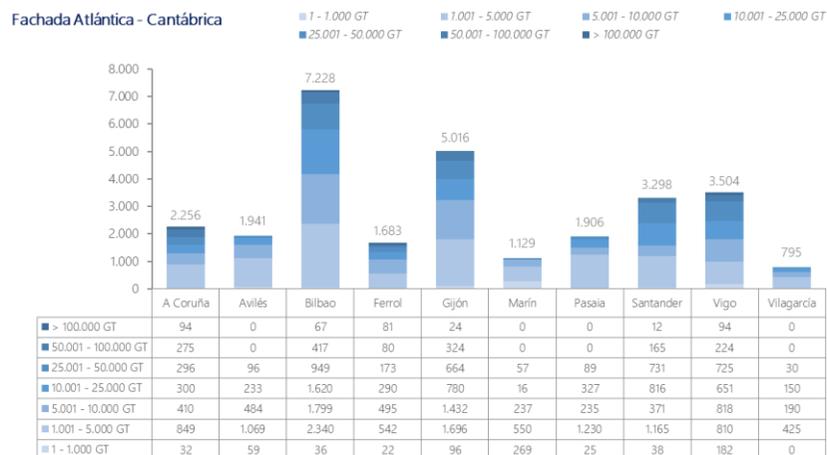
Número de prácticos por puerto. 2022.



b. Número de servicios de practicaje realizados en cada puerto durante el año 2022, según tramo de arqueo bruto de los buques

Figura 13

Nº de servicios realizados por las empresas prestadoras del servicio de practicaje, por tramos de arqueo bruto. 2022



Las gráficas anteriores muestran el desglose por tramos de arqueo bruto del número de servicios realizados, por puerto, en el año 2022. Los puertos que mayor número de servicios concentran son Bahía de Algeciras (23.784 servicios), Las Palmas (20.656 servicios), Barcelona (18.639 servicios) y Valencia (12.660 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 ser necesaria la navegación por 87 km a través de la Eurovía del Guadalquivir E-60.02. 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

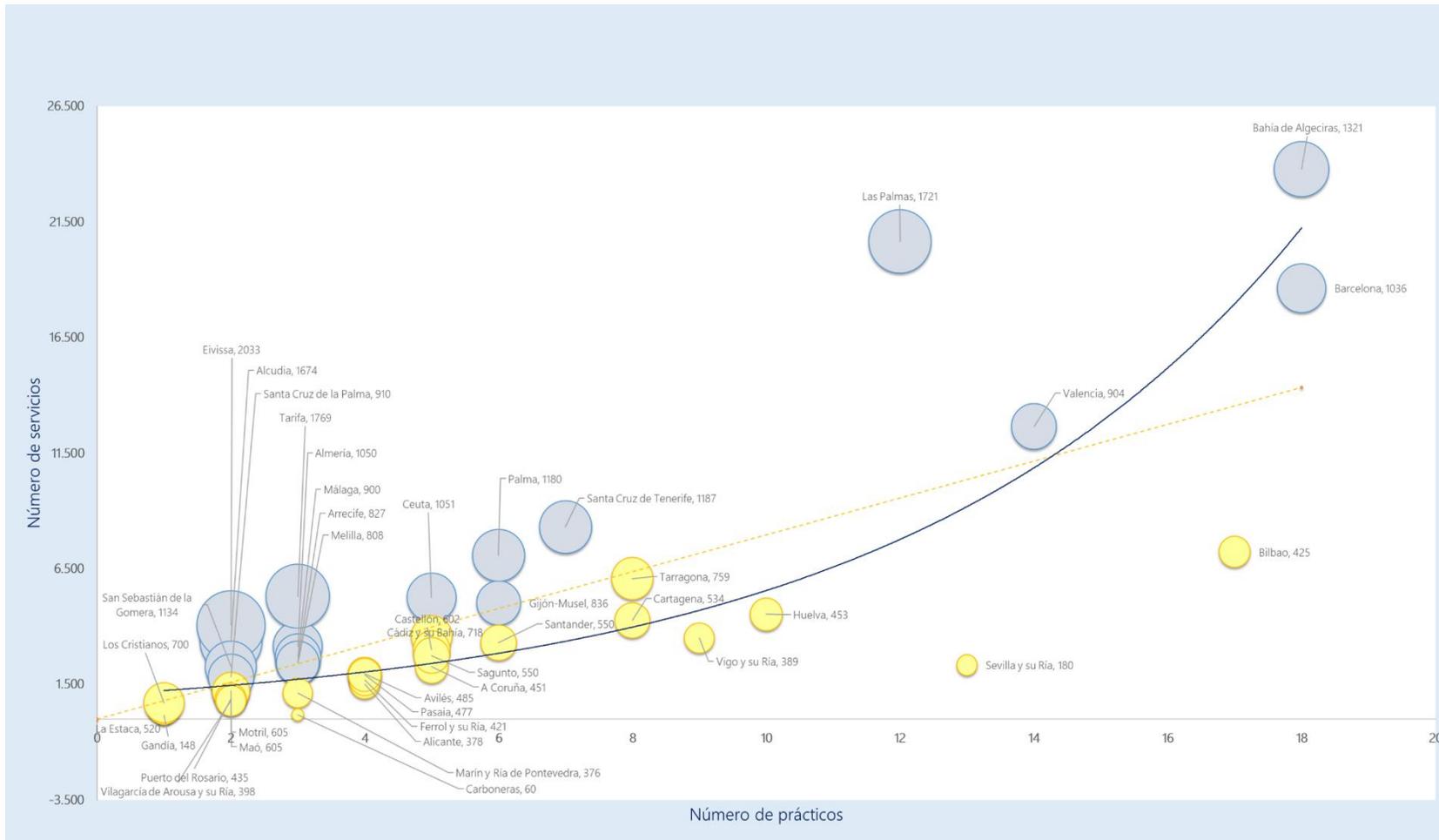
La siguiente gráfica muestra el número medio de servicios por práctico en cada puerto mediante el tamaño de la burbuja, incluyendo en azul aquellos puertos que presentan valores del indicador por encima de la media nacional y en amarillo los que se encuentran por debajo. La media nacional en el año 2022 ha sido de 797 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, caracterizado por su navegación a través de la Eurovía del Guadalquivir E-60.02 de 87 km de longitud, 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 Eivissa (2.033 servicios por práctico), Tarifa (1.769 servicios por práctico) y Las Palmas (1.721 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 17 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. 2022.

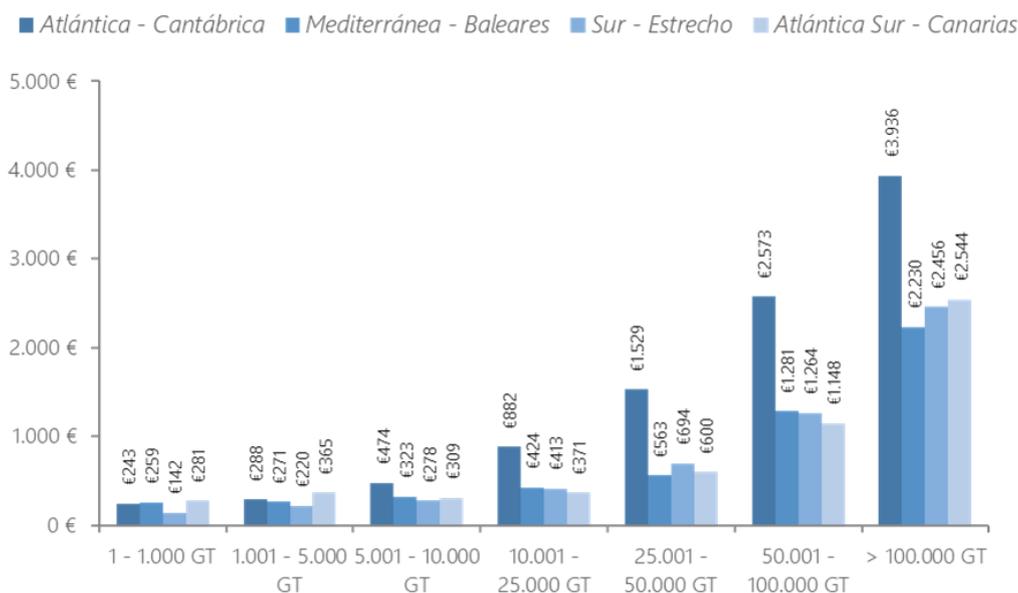


2.1.3. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

El indicador económico del servicio de practicaje analizado es la facturación media por servicio, obtenida para el año 2022 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. 2022.



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 los tramos de 1 a 5.000 GT, donde la mayor facturación se produce en la fachada Atlántica Sur - Canarias. A partir de 5.001 GT esta se aleja cada vez más de la media de las restantes fachadas a medida que aumentan los GT, a excepción del tramo de buques de más de 100.000 GT, donde se acorta la diferencia. En los tramos de buques de 10.001 a 100.000 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 6 años (6,3 años), habiéndose otorgado o renovado hasta 19 licencias en el último ejercicio.

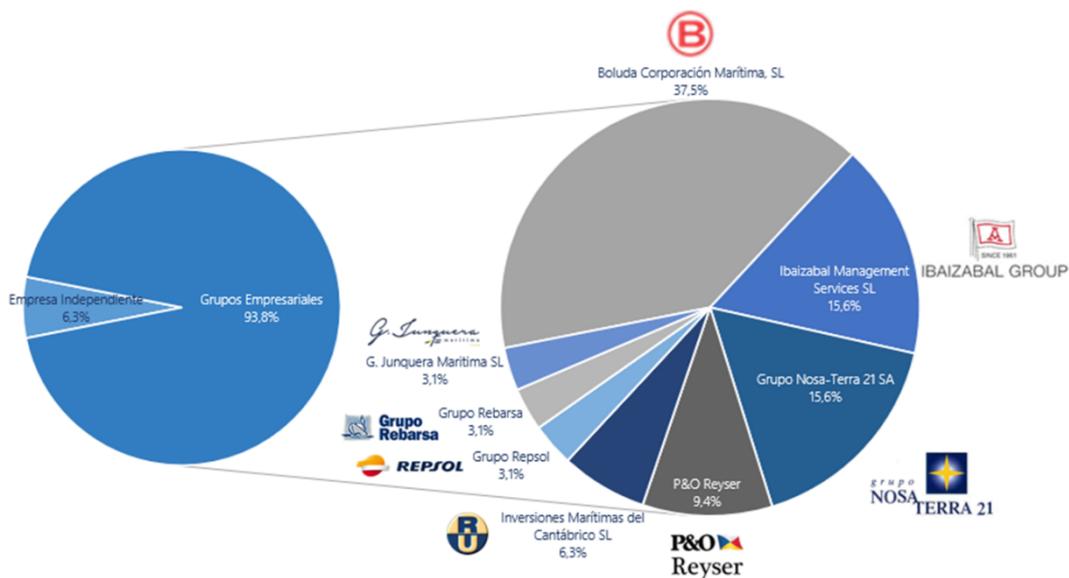
Los títulos habilitantes del servicio portuario de remolque en algunos puertos, cuyo plazo es sensiblemente inferior a la media nacional, se corresponden con ampliaciones de las licencias concedidas hasta la aprobación de las nuevas prescripciones particulares del servicio.

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 38,7 % de los títulos habilitantes existentes, al Grupo Financiero Ibaizabal un 15,6%, de igual forma que el Grupo Nosa Terra 21, también con un 15,6% de participación en títulos habilitantes, seguidos de P&O Reyser (Grupo P&O Maritime-DP World²) con un 9,4%. Inversiones Marítimas del Cantábrico (matriz de Rusa Santander y Rusa Málaga, además de Pérez y Cía.), ostenta el 6,3% de los títulos habilitantes, porcentaje idéntico al de empresas independientes. Otros grupos empresariales con títulos habilitantes para la prestación del servicio de remolque incluyen al Grupo Junquera Marítima, al Grupo Repsol o al Grupo Rebarsa.

Figura 16

Empresas prestadoras del servicio de remolque, según el número de títulos habilitantes. 2022.



² 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, con 8, y Gijón, Ferrol y A Coruña con 6 cada uno en la fachada Atlántica-Cantábrica; Barcelona y Tarragona en la fachada Mediterránea-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

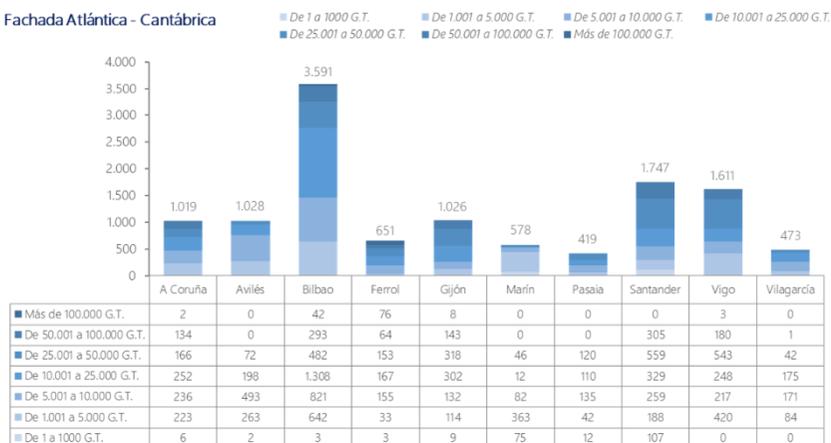
Número de remolcadores por puerto. 2022.



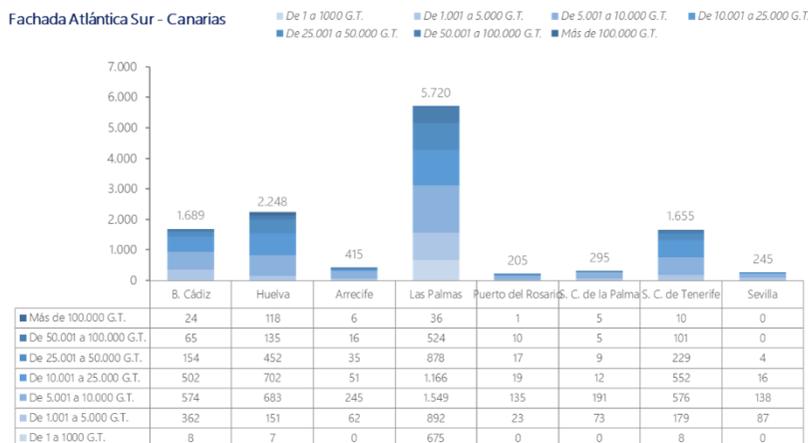
b. Número de servicios de remolque realizados en cada puerto durante el año 2022, según tramo de arqueo bruto de los buques

Figura 18. Nº de servicios realizados por las empresas prestadoras del servicio de remolque, por tramos de arqueo bruto. 2022

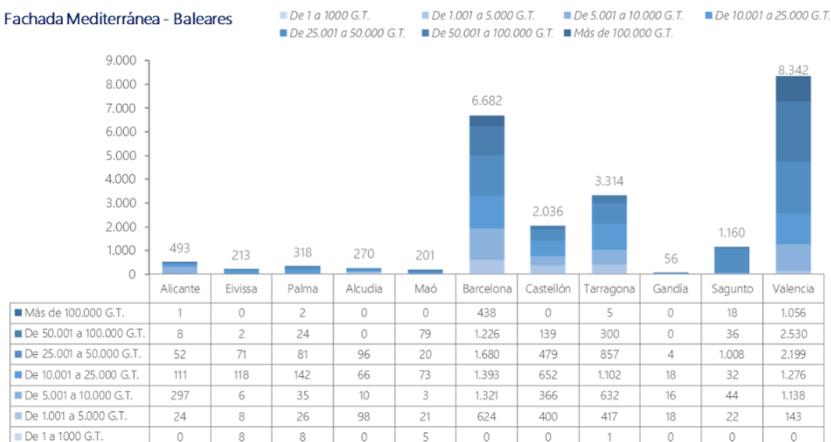
Fachada Atlántica - Cantábrica



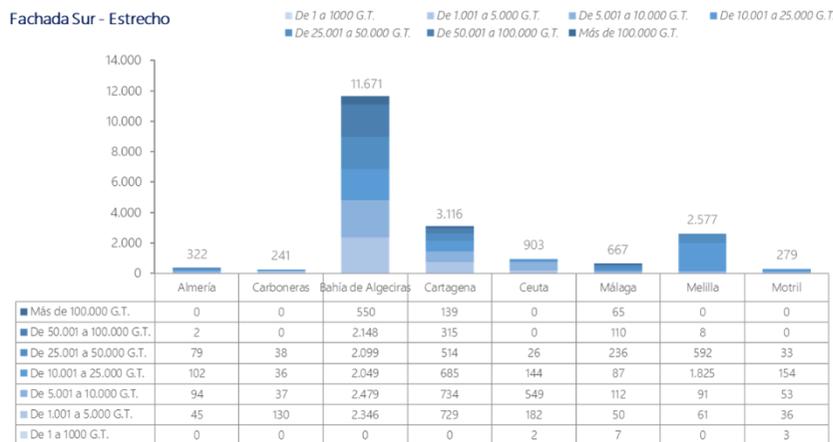
Fachada Atlántica Sur - Canarias



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 2022. Los puertos que mayor número de servicios concentran son Bahía de Algeciras (11.671 servicios), Valencia (8.342 servicios), Barcelona (6.682 servicios) y Las Palmas (5.720 servicios) y, seguidos en otro nivel de servicios prestados, Bilbao (3.591 servicios), Tarragona (3.314 servicios) y Cartagena (3.116 servicios). Cabe destacar que, en el puerto de Valencia se concentra el mayor porcentaje de servicios en los tramos de arqueo bruto más altos.

Como se puede observar, existe una correlación entre el número de remolcadores representado en la Figura 17 y el número de servicios que incluye la Figura 18, así como con la complejidad de estos. Esta relación se analizará con más detalle a través de los indicadores de actividad del servicio, en el apartado 2.2.2.

Respecto a la afirmación anterior, existen ciertas desviaciones en determinados puertos, como es el caso de los puertos de Huelva, A Coruña 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: 2.248, 1.019 y 651 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 (2.577 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

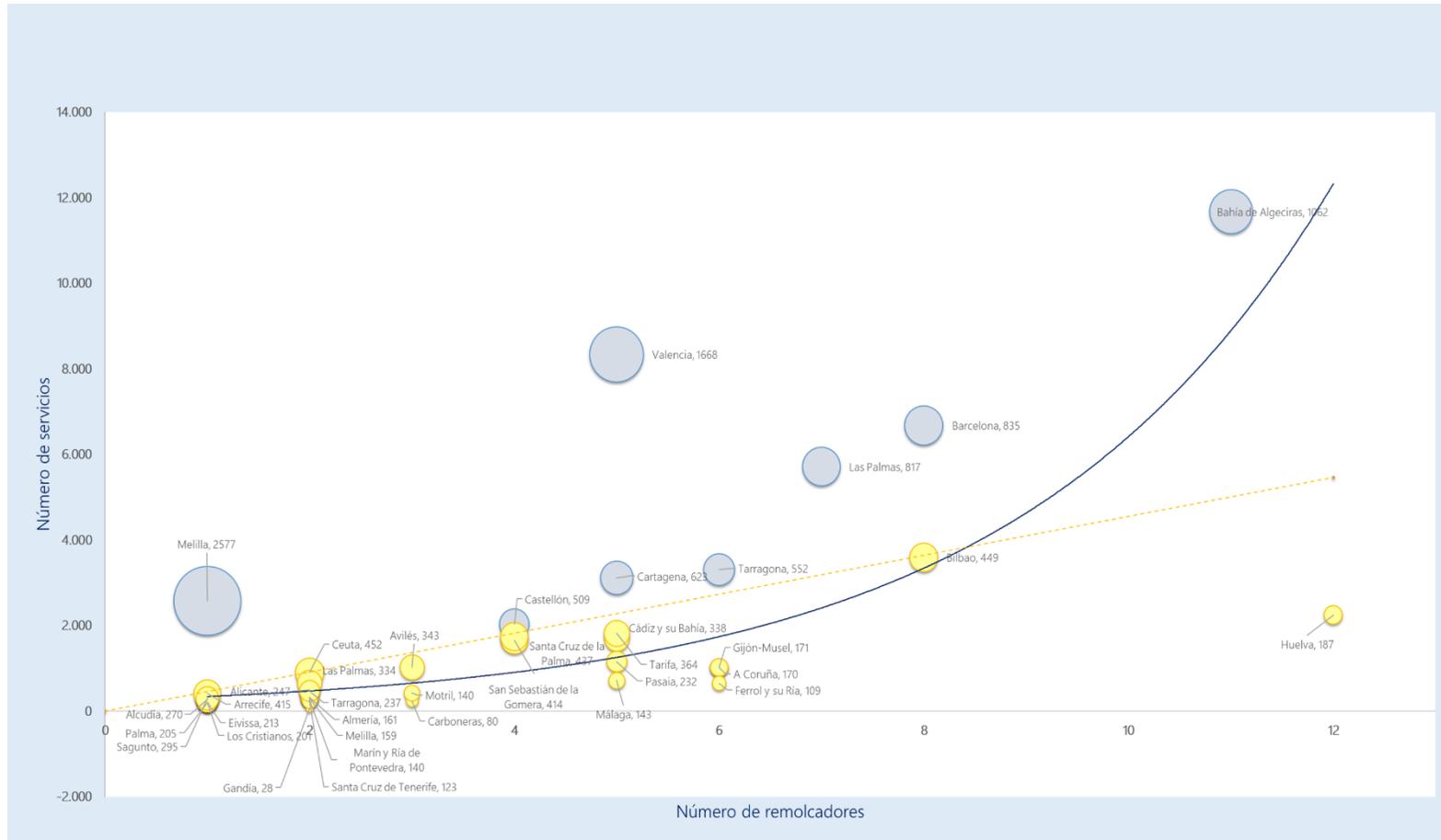
La siguiente gráfica muestra el número medio de servicios por remolcador en cada puerto mediante el tamaño de la burbuja, incluyendo en azul aquellos puertos que presentan valores del indicador por encima de la media nacional y en amarillo los que se encuentran por debajo. La media nacional en el año 2022 ha sido de 455 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 2.577 servicios, la cifra más alta de todos los puertos. El puerto con el valor más bajo de este indicador es Gandía, con 28 servicios por remolcador.

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

Los puertos de Gijón, A Coruña y Ferrol se alejan de la curva de ajuste presentando una productividad inferior a la media nacional, con 171, 170 y 109 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 de los puertos de la fachada Cantábrica. En el lado opuesto se encuentran los Puertos de Valencia (1.668 servicios por remolcador), Bahía de Algeciras (1.062 servicios por remolcador) y Barcelona (835 servicios por remolcador) o Las Palmas (817 servicios por remolcador); que presentan, junto con otros 4 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. 2022

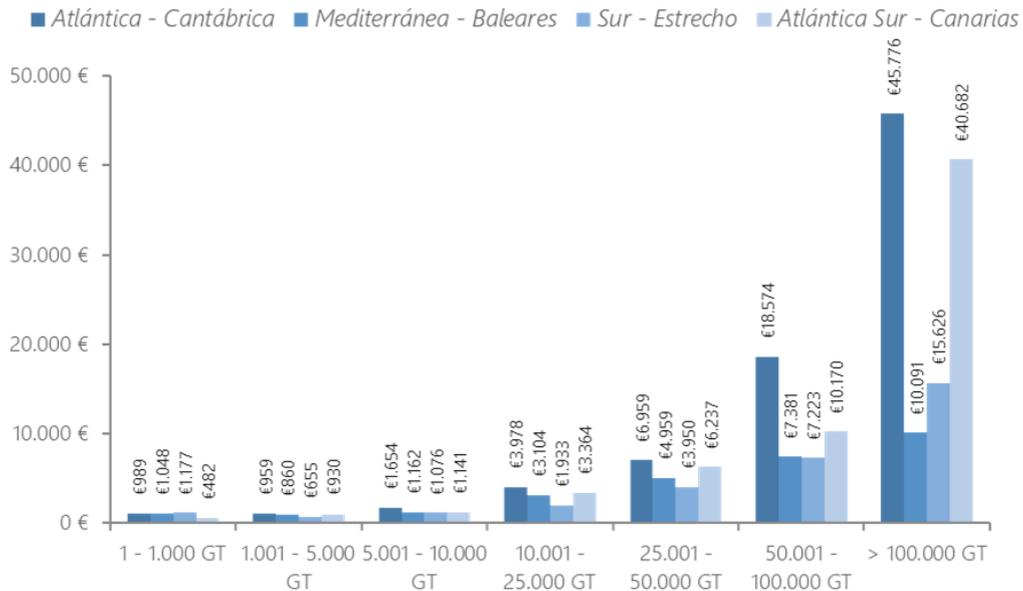


2.2.3. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE REMOLQUE

El indicador económico del servicio de remolque analizado es la facturación media por servicio, obtenida para el año 2022 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. 2022.



Como se puede apreciar, la facturación media por servicio es liderada por la fachada Atlántica – Cantábrica en todos los tramos de arqueo bruto a partir de 5.001 GT, alejándose cada vez más de las facturaciones medias del resto de fachadas a medida que aumentan los GT. Las mayores diferencias con esta fachada se concentran en los tramos de arqueo superiores a 50.001 GT, siendo el promedio del resto de fachadas en el tramo 50.001-100.000 GT de 8.258 €/servicio, 2,25 veces menor que en la fachada líder. Cabe destacar que, en el tramo de arqueo superior a 100.000 GT, la fachada Atlántica Sur – Canarias se acerca a la Atlántica – Cantábrica, al superar ambas los 40.000 €/servicio en dicho tramo de arqueo bruto. Por otro lado, en líneas generales, las fachadas Mediterránea – Baleares, Sur – Estrecho y Atlántica Sur – Canarias, presentan valores promedio similares y más económicos que la Atlántica – Cantábrica, a excepción del ya mencionado caso de la fachada Atlántica Sur – Canarias y el tramo superior a 100.000 GT. En general, la fachada que presenta los promedios más económicos de facturación por este tipo de servicio en prácticamente todos los tramos de arqueo es la Sur- Estrecho.

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 mayoría de los puertos que forman parte del sistema portuario español hay una única empresa licenciataria, sin embargo, cabe destacar la existencia de más de una empresa prestadora en puertos como Carboneras, Bahía de Algeciras, Ceuta, Ferrol, La Estaca, San Sebastián de La Gomera o Santander. En el caso de Bahía de Algeciras existen tres licencias abiertas al uso general y tres licencias en régimen de integración de servicios. En el caso de Santa Cruz de Tenerife existen licencias de todas las tipologías posibles, una abierta al uso general, dos licencias en régimen de integración de servicios, que corresponden a navieras dedicadas al tráfico de pasajeros, y una licencia restringida a uso particular de una terminal, siendo el único puerto junto con San Cibrao con prestadores habilitados mediante esta tipología de licencia.

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 (4,8 años), habiéndose otorgado o renovado hasta 30 licencias en el último ejercicio.

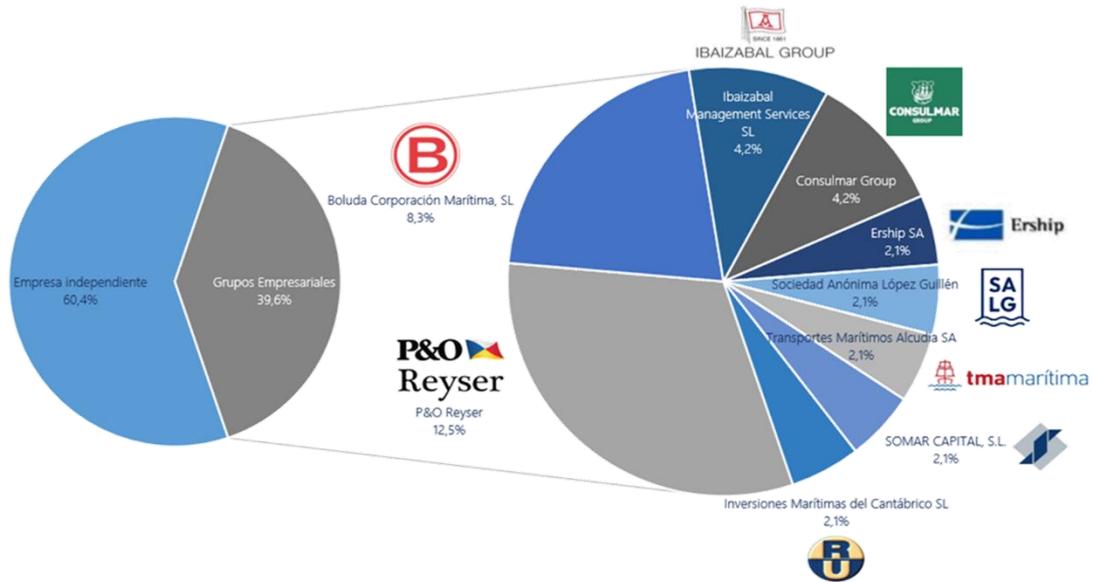
Los títulos habilitantes de algunos puertos, cuyo plazo es sensiblemente inferior a la media nacional, se corresponden con ampliaciones de las licencias concedidas hasta la aprobación de las nuevas prescripciones particulares.

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

Para determinar el grado de competencia, se ha contabilizado el número de títulos habilitantes, con los dos matices e hipótesis señaladas para el servicio de remolque. Bajo estos supuestos, la mayoría de los títulos del servicio de amarre y desamarre corresponden a empresas independientes (60,4 %). El grupo empresarial con mayor presencia es P&O Resyer (Grupo P&O Maritime -DP World), con un 12,5% de los títulos, seguido por el Grupo Boluda con un 8,3 %. Con un 4,2% de los títulos habilitantes para el servicio de amarre y desamarre se igualan el Grupo Financiero Ibaizabal y el Grupo Consulmar y, un nivel de presencia inferior, varios grupos ostentan una única licencia y por tanto idéntico porcentaje de cuota de mercado, con un 2,1% de los títulos, siendo estos el Grupo Ership, Sociedad Anónima López Guillén, Transportes Marítimos Alcudia, Somar Capital e Inversiones Marítimas del Cantábrico.

Figura 21

Empresas prestadoras del servicio de amarre y desamarre, según el número de títulos habilitantes. 2022.



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

a. Número de amarradores por puerto

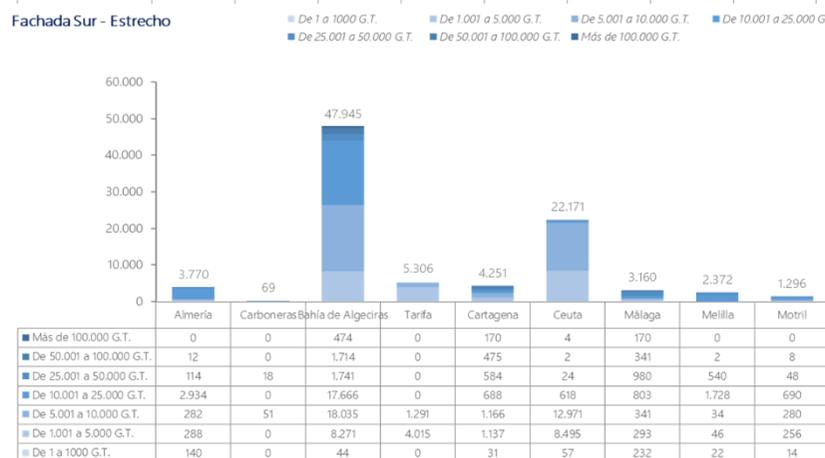
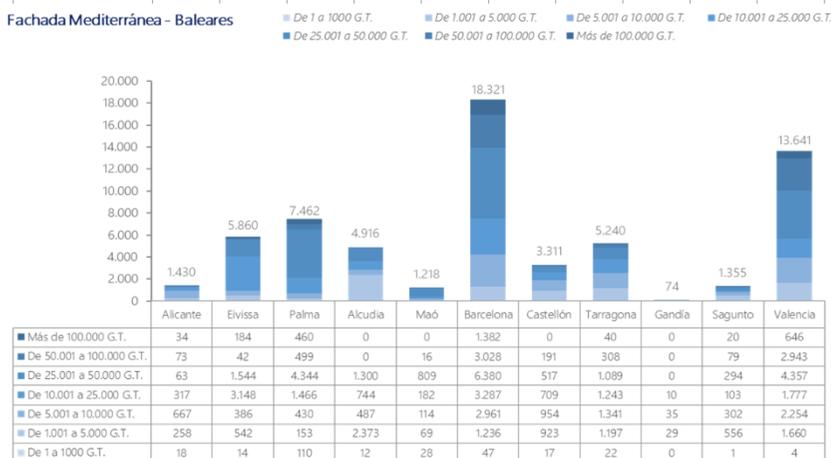
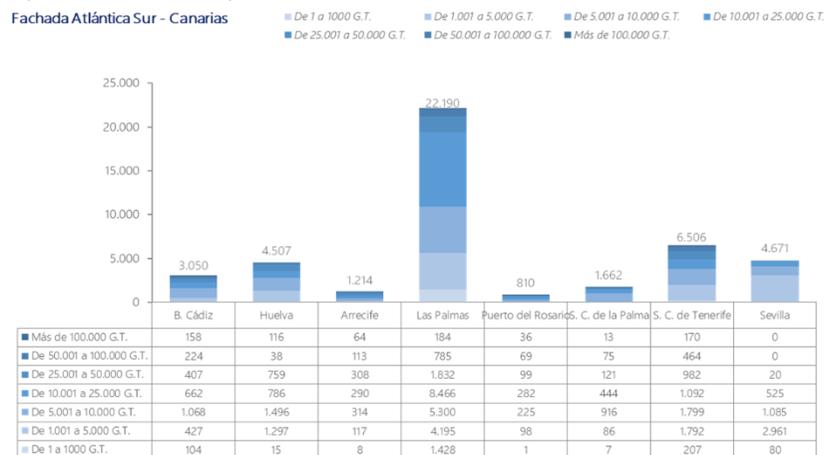
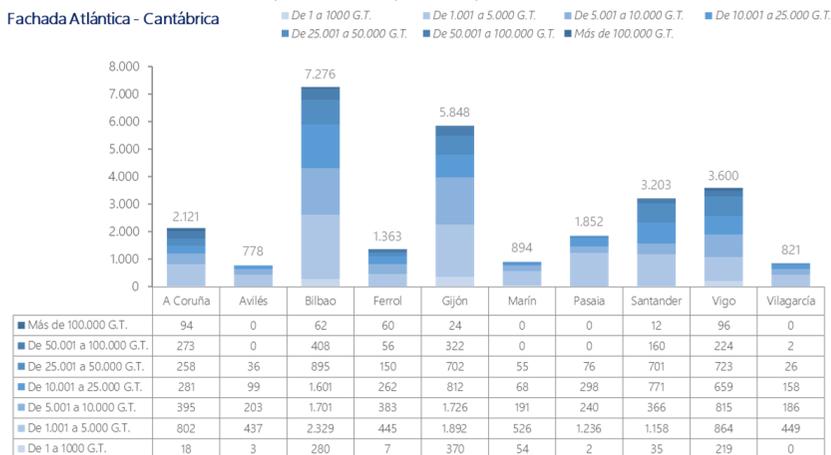
Este indicador se representa en un mapa que incluye los puertos en su ubicación geográfica, a través de un icono cuyo tamaño es proporcional al número de amarradores que prestan servicio en cada puerto, entendiéndose por amarradores el personal dedicado a la operativa del servicio: amarradores, encargados,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

Los puertos que concentran un mayor número de personal son: Bilbao y Ferrol en la fachada Atlántica-Cantábrica con 62 y 39 amarradores respectivamente, Barcelona y Valencia en la fachada Mediterráneo-Baleares con 107 y 56 amarradores, Bahía de Algeciras con 99 amarradores en la fachada Sur-Estrecho, y Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife en la fachada Atlántico Sur-Estrecho con 60 y 30 amarradores respectivamente.

b. Número de servicios de amarre realizados en cada puerto durante el año 2022, 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, 2022



Las gráficas anteriores muestran el desglose por tramos de arqueo bruto del número de servicios de amarre realizados, por puerto, en el año 2022. Los puertos que mayor número de servicios han prestado son Bahía de Algeciras (47.945 servicios), Las Palmas (22.190 servicios), Ceuta (22.171 servicios), Barcelona (18.321 servicios) y Valencia (13.641 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

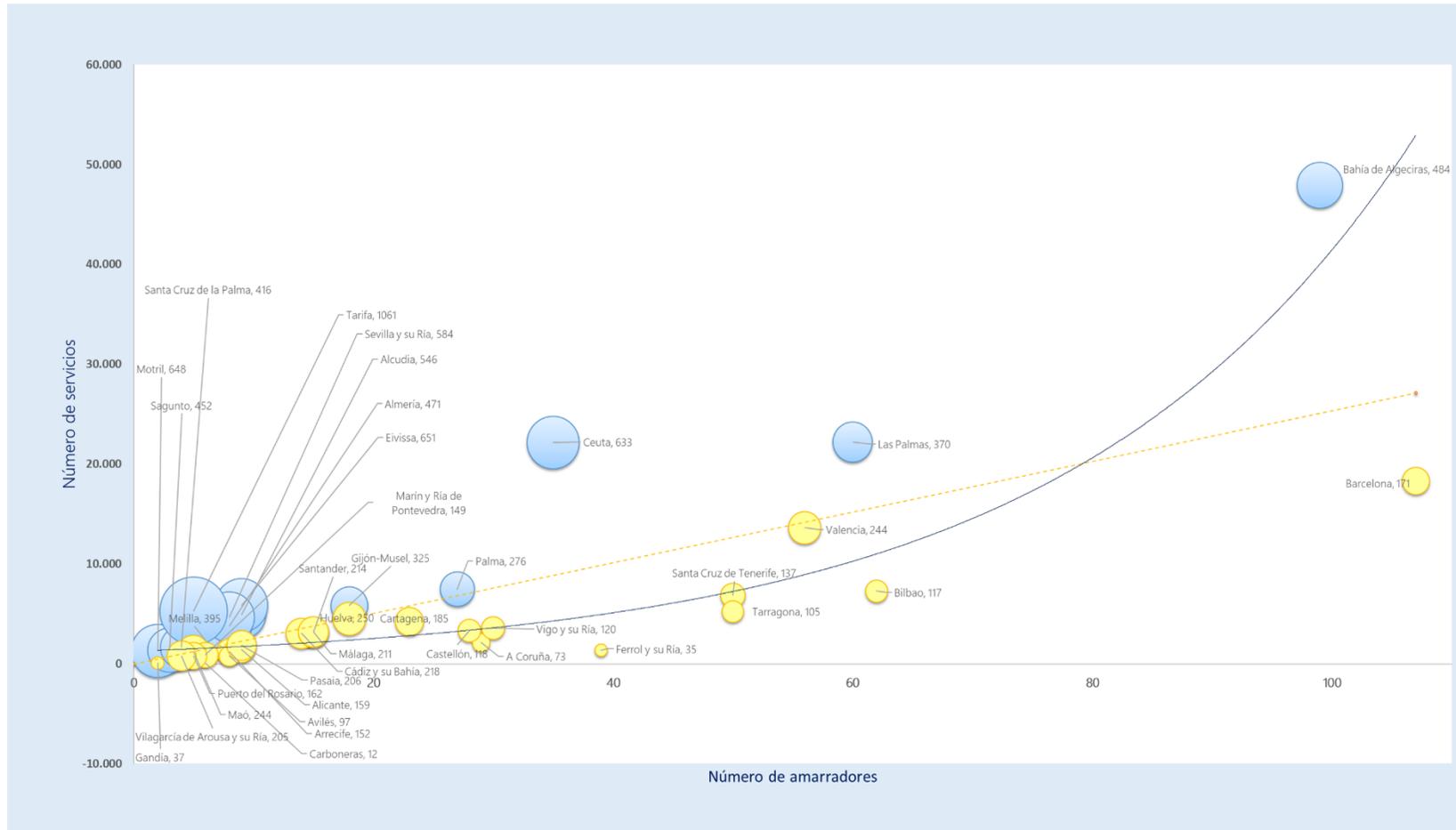
La siguiente gráfica muestra el número medio de servicios por amarrador en cada puerto mediante el tamaño de la burbuja, incluyendo en azul aquellos puertos que presentan valores del indicador por encima de la media nacional y en amarillo los que se encuentran por debajo. La media nacional en el año 2022 ha sido de 254 servicios por amarrador. Los puertos con un número de servicios por amarrador más alto son Tarifa (1.061), Motril (648) y Ceuta (633). Los puertos con los valores más bajos de este indicador son Gandía, Ferrol y Carboneras, con 37, 35 y 12 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 171 y 117 servicios por amarrador respectivamente. En el lado opuesto se encuentra, principalmente, el Puerto de Ceuta (633 servicios por amarrador) con una productividad superior a la tendencia nacional, al igual que Bahía de Algeciras (484 servicios por amarrador) y Las Palmas (370 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. 2022

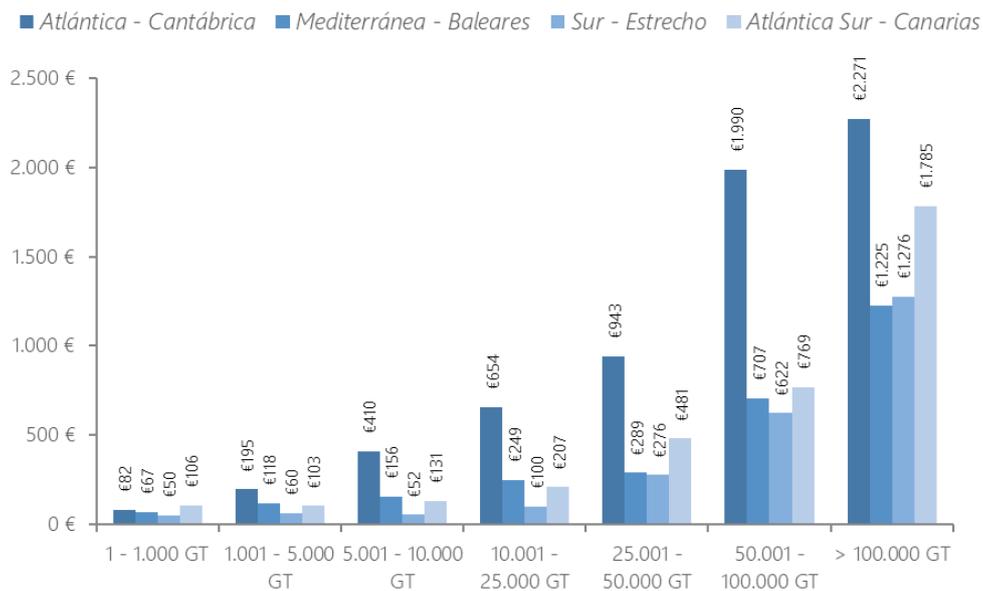


2.3.3. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE

El indicador económico del servicio de amarre y desamarre analizado es la facturación media por servicio, obtenida para el año 2022, 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. 2022.



Como se puede observar en el gráfico, en la fachada Atlántica – Cantábrica la facturación media por servicio es la más alta en todos los tramos de arqueo bruto a excepción del tramo comprendido entre 1 y 1.000 GT, y además se aleja cada vez más de la media nacional a medida que aumentan los GT. Destacan los tramos de arqueo bruto de 10.001 GT hasta 100.000 GT, donde las facturaciones medias por servicio triplican al 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 los tramos de arqueo bruto.

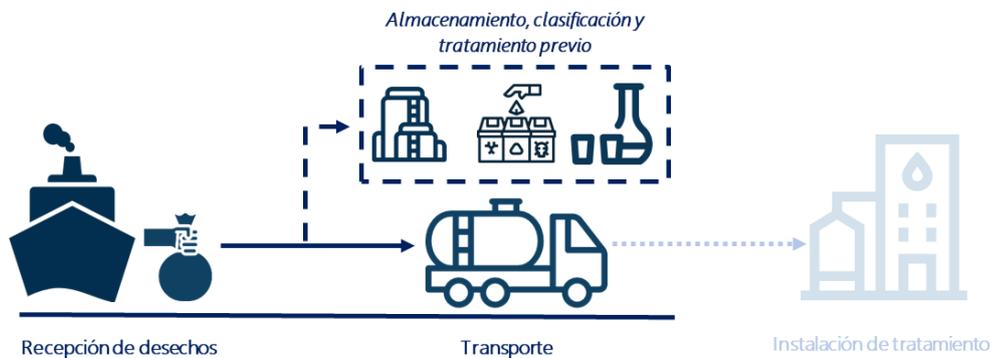


3. SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES Y RESIDUOS DE CARGA

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).

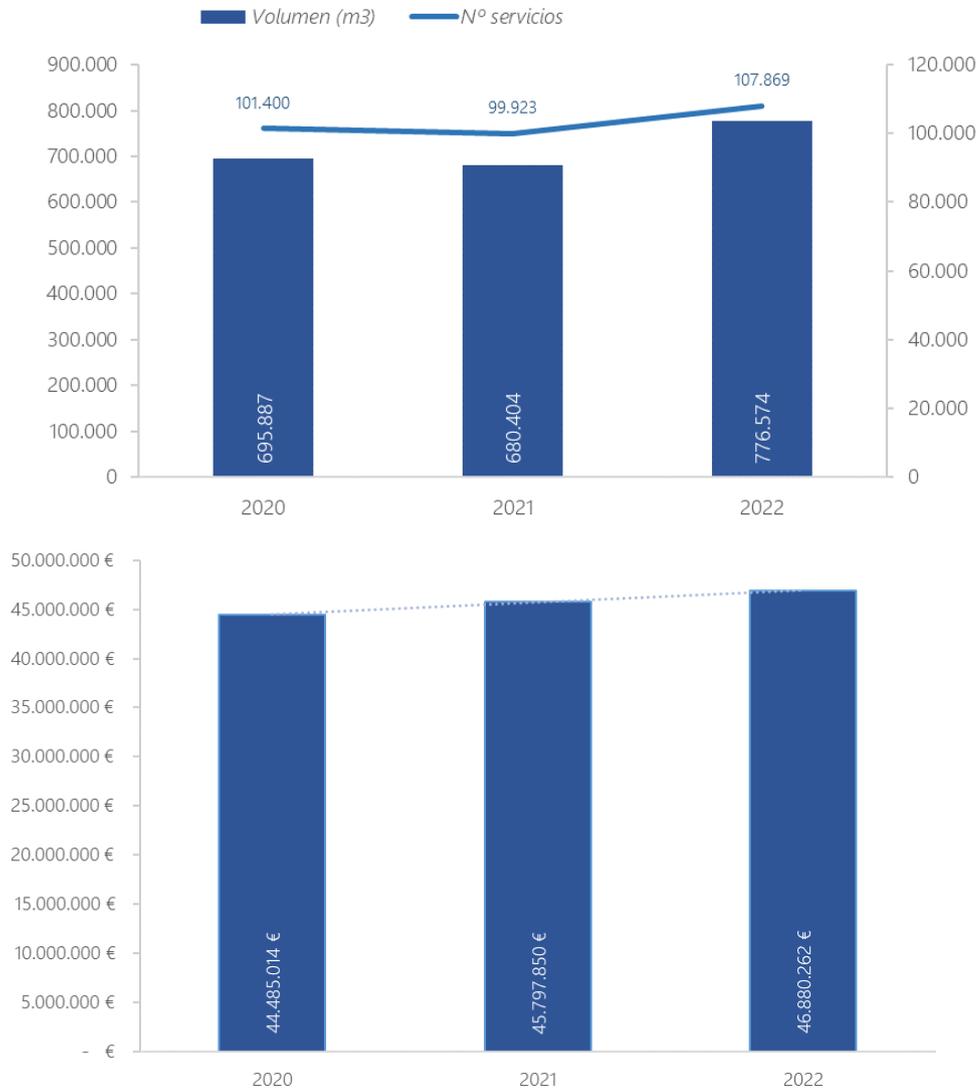
En el artículo 132.11 del TRLPEMM se indican el tipo de buques que están exentos, sin perjuicio de que satisfagan directamente al prestador del servicio las cantidades correspondientes a los volúmenes de desechos que realmente entreguen. Son, entre otros: los buques de guerra, unidades navales auxiliares 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 m³ de desechos (líquidos y sólidos) en el año 2004 a unos 750.000 m³, 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 40 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, máximo histórico de la serie analizada. Para el año 2022, el incremento de escalas respecto al año 2010 ha sido de un 29,4% y superior a un 33% con respecto al año de inicio de la pandemia de la COVID-19, registrándose un número de servicios y volumen recogido similar al ejercicio de 2019, año pre-pandemia.

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. En el global del sistema portuario español, la facturación de este servicio portuario alcanza una cifra cercana a los 47 millones de € de facturación.

Figura 27 y Figura 28

Evolución del volumen de desechos recogidos en los puertos españoles, número de servicios prestados y facturación. Años 2020-2022.



El volumen total de desechos recogidos en los puertos españoles durante el año 2022 ha sido de 776.574 m³, correspondiente a un total de 107.869 servicios, generando una facturación de 46.880.262 €. Estos registros del último ejercicio han supuesto un crecimiento del 8 % en número de servicios prestados, un crecimiento de 14,1% en m³ recogidos y un aumento de la facturación de 2,4%.

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 125. 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 5,3 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, y habiéndose otorgado o renovado hasta 42 licencias en el último ejercicio.

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, con 11. Por el contrario, puertos como Ceuta, Huelva, Motril o 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 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 47,1% 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), el Grupo Tradebe (7,6%) y el Grupo Toysal (5,9%), estando el resto del mercado de este servicio portuario muy atomizado.

Figura 29

Presencia de grupos empresariales en el mercado del servicio de recepción de desechos generados por buques. 2022.

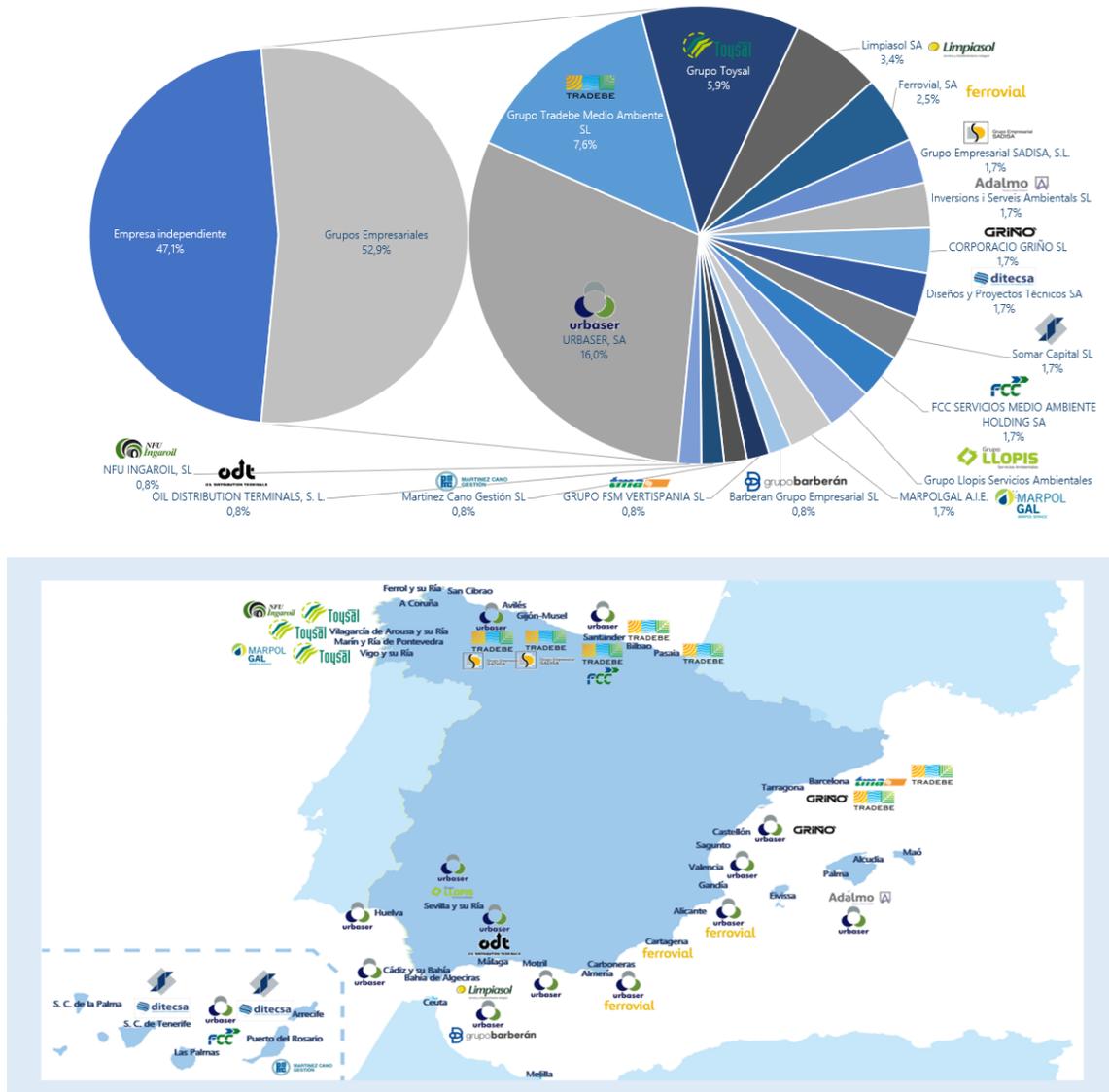
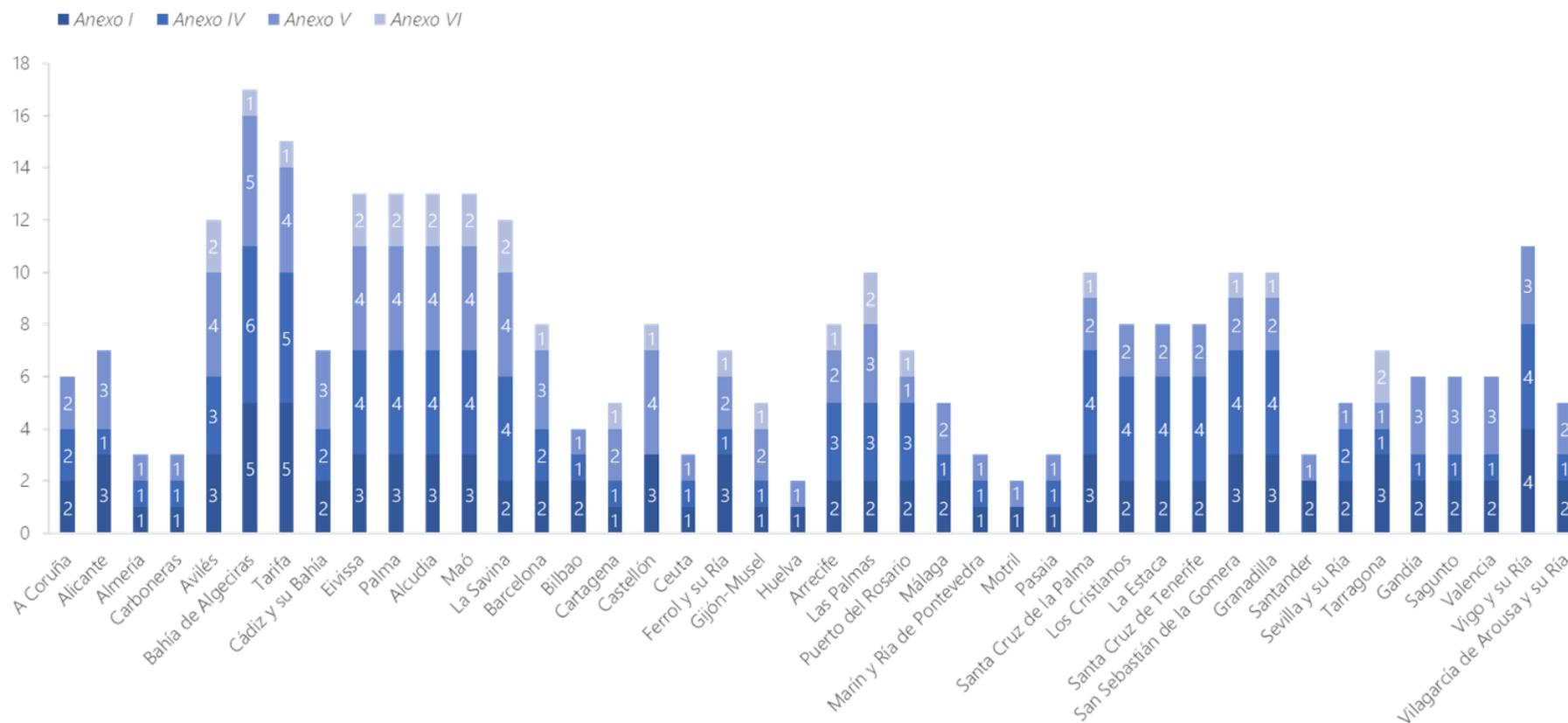


Figura 30

Número de empresas prestadoras del servicio de recepción de desechos, por anexo y puerto, con título habilitante abierto al uso general. 2022.

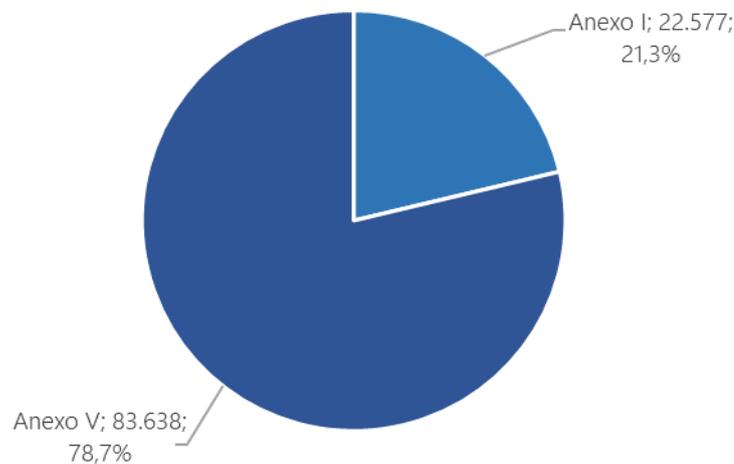


3.2. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES

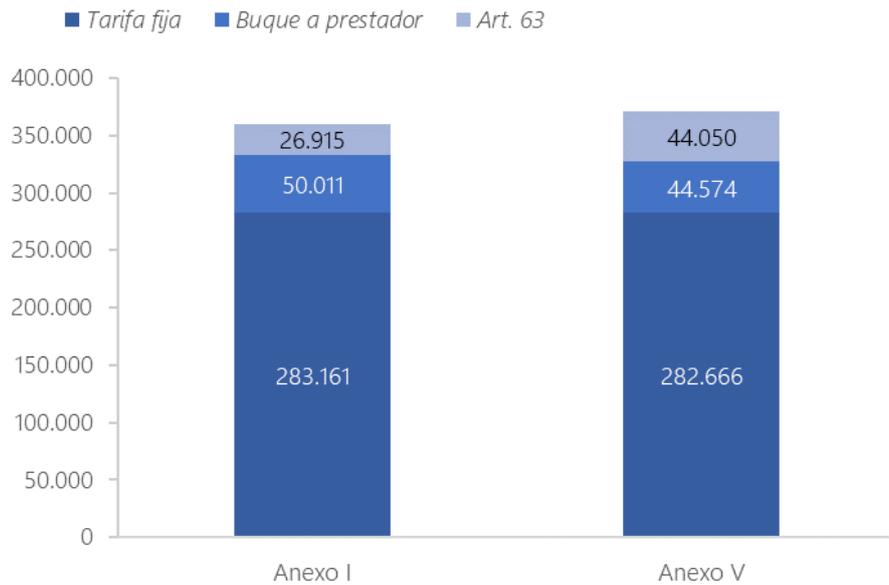
En el presente análisis no se han incluido los servicios correspondientes a los desechos regulados por los anexos IV y VI del Convenio MARPOL, analizando únicamente los desechos recogidos comprendidos en los anexos I y V, los cuales son los más demandados y se encuentran incluidos dentro de la tarifa fija a abonar por el buque a la Autoridad Portuaria. Además, se detalla el volumen de desechos correspondiente a los servicios prestados al amparo del artículo 63³ del TRLPEMM.

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. 2022.



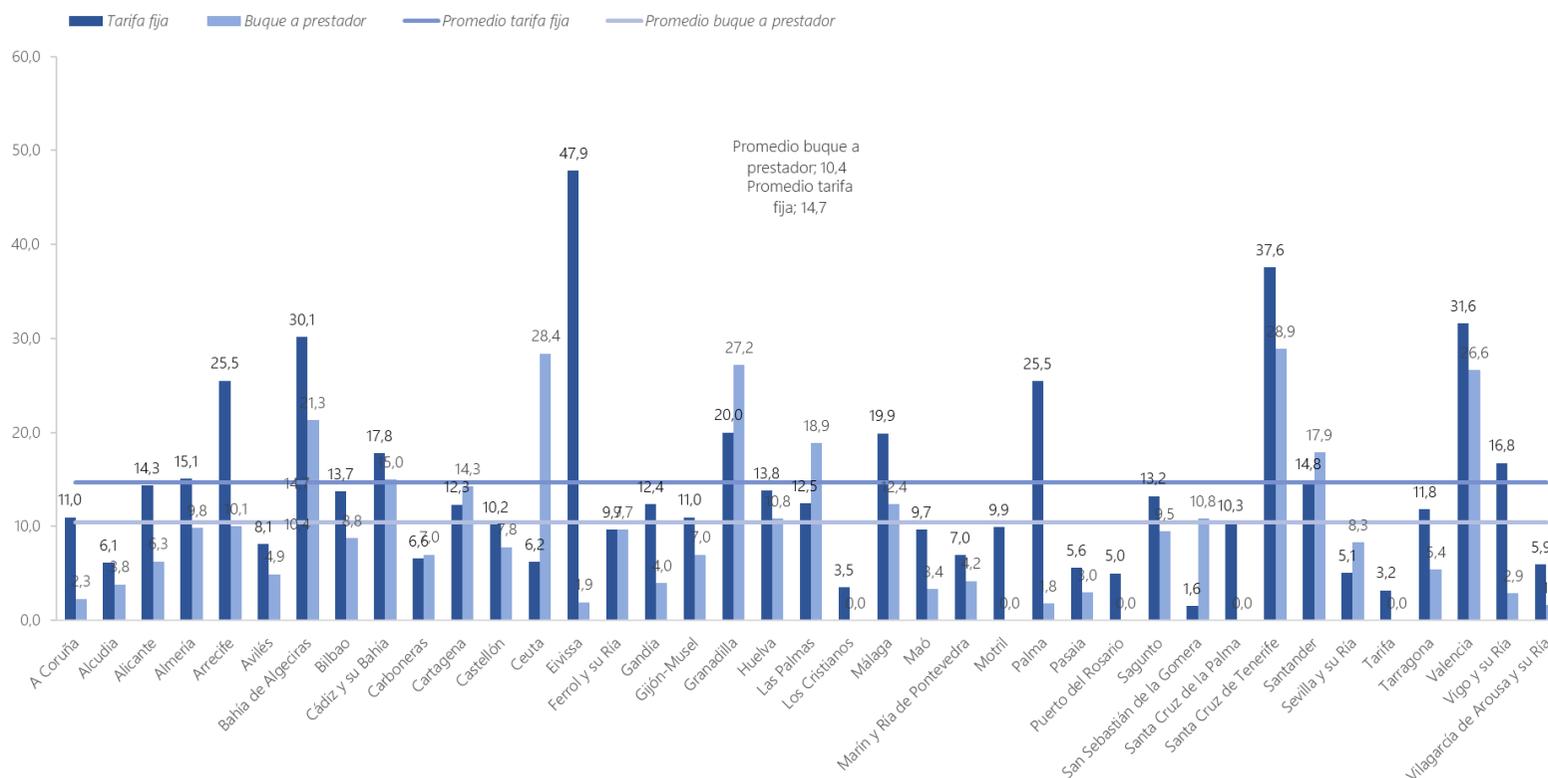
³ Artículo 63.3 del TRLPEMM: “Las refinerías de petróleo, factorías químicas y petroquímicas, instalaciones para el almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos e instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos en zonas portuarias, cuyas características así lo justifiquen, así como los astilleros e instalaciones de reparación naval o de desguace deberán disponer, en las cercanías de los terminales y muelles, de servicio de recepción de los residuos de carga y de las aguas de lastre de los buques con destino a dichas instalaciones, regulados por los anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78, así como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames. Los titulares de estas instalaciones portuarias deberán disponer, además, de servicios de recepción para los desechos generados por los buques correspondientes a los anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL 73/78, en las condiciones establecidas en las Prescripciones Particulares, en el caso de que no exista ninguna empresa prestadora con licencia para prestar este servicio en el ámbito geográfico de dichas instalaciones



La mayor parte de los servicios de recepción prestados se corresponden con desechos regulados por el Anexo V (78,7%), seguidos del Anexo I (21,3%). Asimismo, el mayor volumen de desechos recogidos se encuentra regulado por el Anexo V del Convenio MARPOL, con un total de 371.290 m³, seguidos por los 360.087 m³ de desechos correspondientes al Anexo I. En ambos casos, más del 75% del volumen recogido se encuentra cubierto por la tarifa fija del servicio, mientras que en el caso de desechos sólidos se tiene una menor cantidad (12%) que es facturada directamente por el prestador al buque frente al 13,9% correspondiente al caso de los hidrocarburos.

Figura 33

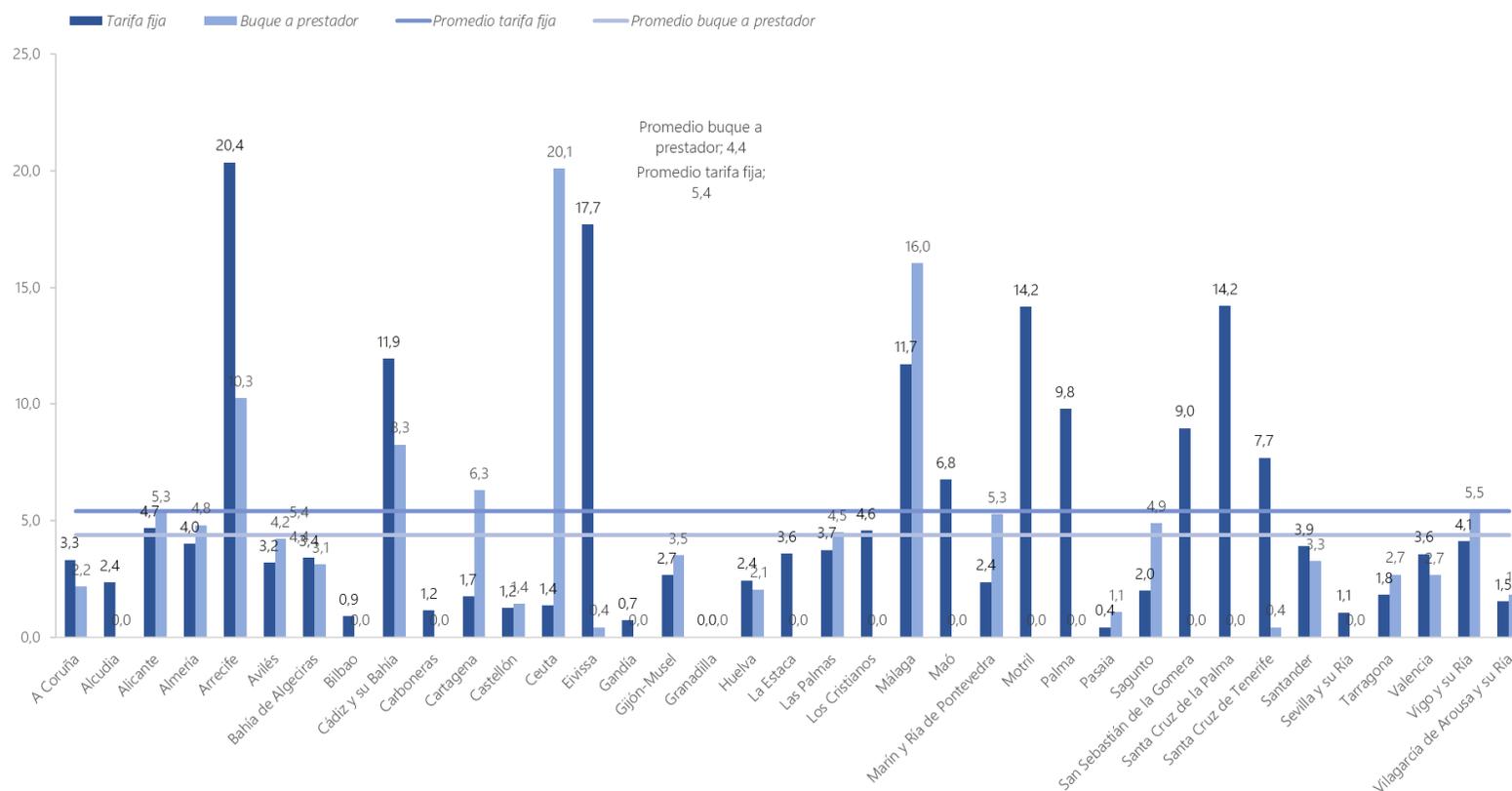
Volumen (m³) de desechos regulados por el Anexo I del Convenio MARPOL recogidos por servicio en función de la facturación. 2022.



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 (14,7 m³/servicio, frente a 10,4 m³/servicio en el caso de buque a prestador). Los máximos registrados también se encuentran en servicios incluidos dentro de la tarifa fija, concretamente en los puertos de Eivissa, Algeciras, Santa Cruz de Tenerife y Valencia.

Figura 34

Volumen (m³) de desechos regulados por el Anexo V del Convenio MARPOL recogidos por servicio en función de la facturación. 2022.



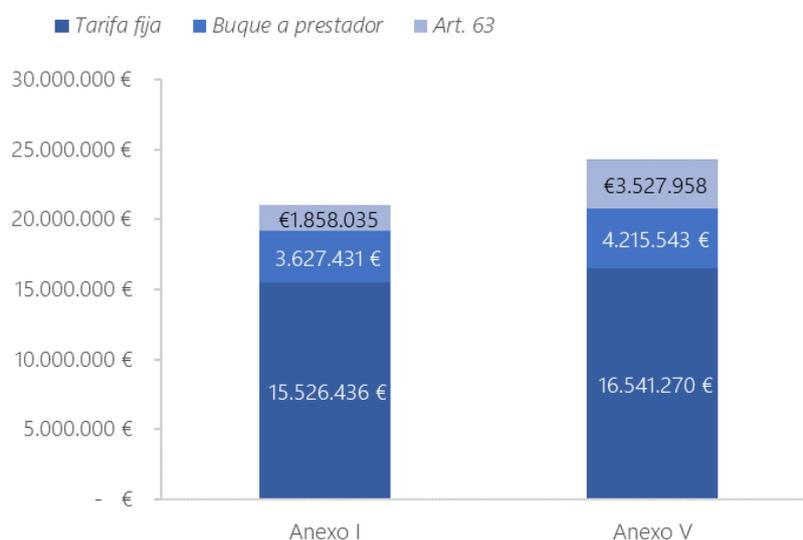
El volumen de desechos del Anexo V recogidos por servicio es similar en los servicios incluidos dentro de la tarifa fija y en los registrados en servicios facturados por la empresa prestadora al buque, con un promedio de 5,4 m³/servicio en el caso de los primeros y de 4,4 m³/servicio para los segundos. El máximo registrado se da en el Puerto de Arrecife, en los servicios incluidos dentro de 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

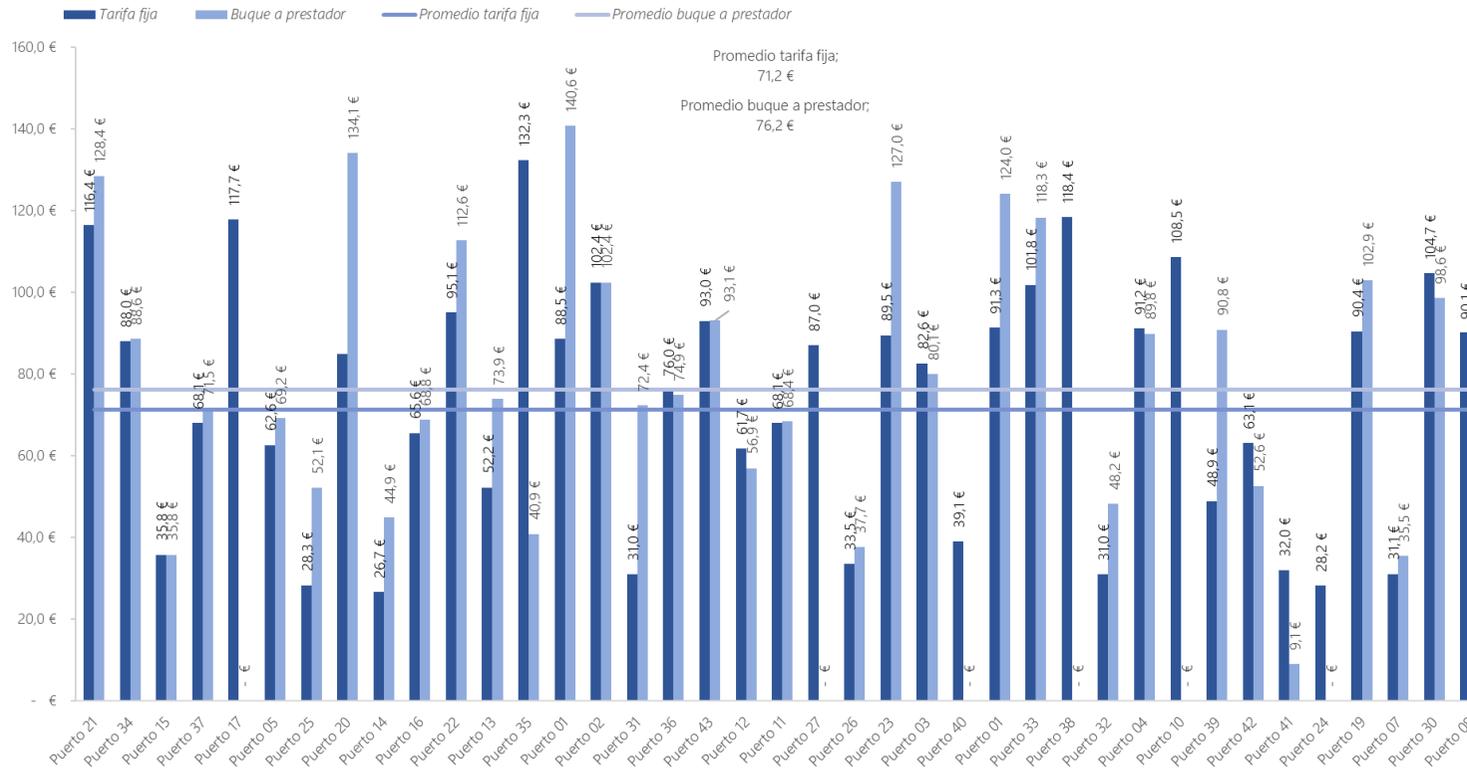
Facturación del servicio de recepción de desechos por categoría de desecho y facturación por desechos recogidos pertenecientes al Anexo I y Anexo V por tipo de facturación. 2022.



La facturación producida por la prestación del servicio de recepción de los desechos pertenecientes al Anexo V supera a la correspondiente al Anexo I del Convenio MARPOL, alcanzando 24,3 y 21 millones de € respectivamente. Los desechos del Anexo V facturan más que los del Anexo I por servicios abonados por el buque al prestador (4,2 millones de €, frente a 3,6 millones de € para el Anexo I).

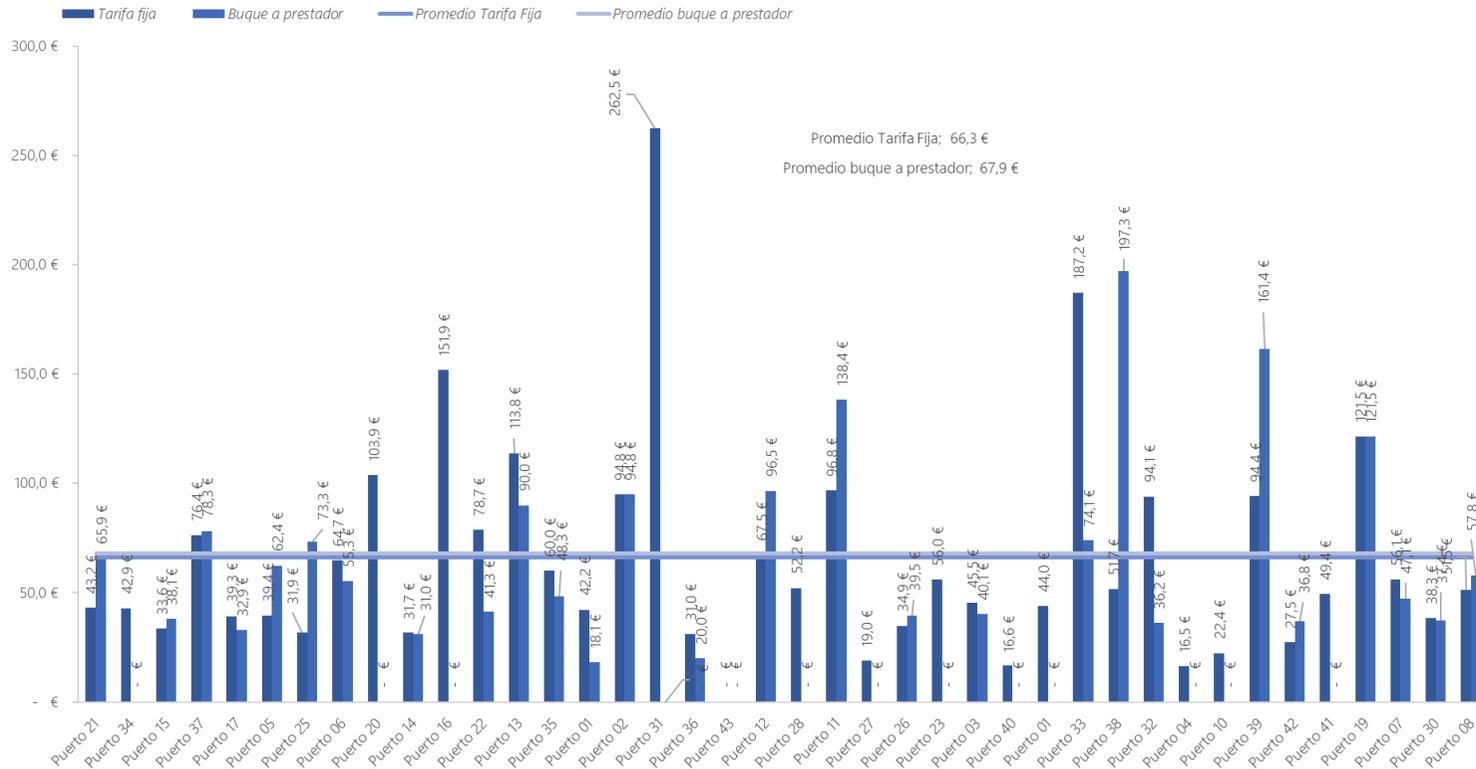
Figura 37

Facturación media por m³ (€/m³) del servicio de recepción de desechos regulados por el Anexo I del Convenio MARPOL por tipo de facturación. 2022.



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 71,2 €/m³, mientras que el correspondiente a buque a prestador es de 76,2 €/m³. La máxima facturación alcanza los 140 €/m³ y es de tipo buque a prestador, mientras que el máximo en tarifa fija es de 132,3 €/m³.

Figura 38. 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. 2022.



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 66,3 €/m3, mientras que el correspondiente en la tarifa buque a prestador es de 67,9 €/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 39

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.”*

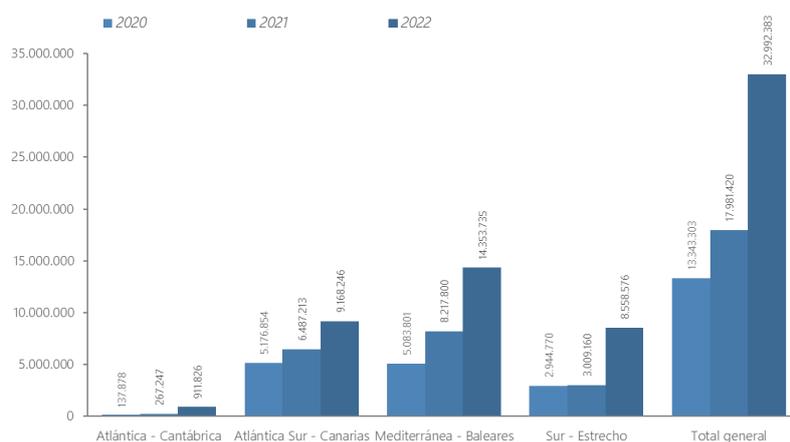
4.1. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE

En el año 2022 la cifra de pasajeros en los puertos del territorio nacional fue de 32.992.383, lo que implica una variación interanual de 83,5% respecto a 2021. Esta variación es debida a la continuada recuperación de los tráfico de pasajeros (principalmente en línea regular) tras la caída sufrida en 2020 debido a la pandemia de la COVID-19. Este significativo crecimiento acerca las cifras de pasajeros del año 2022 a las de los años precedentes a la pandemia, situándose en ordenes de magnitud muy similares a los del año 2016.

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 71,3% del total. Baleares continúa siendo, igual que en 2021, la Autoridad Portuaria con mayor tráfico de pasajeros a nivel peninsular con una cifra superior a los 14 millones de pasajeros.

En cuanto a la distribución por fachadas, la que ha experimentado una mayor recuperación en el tráfico de pasajeros es la fachada Sur – Estrecho con un crecimiento del 184,4% y la que menos la Atlántica Sur – Canarias, con un 41,3% de incremento, por lo que, de nuevo, todas las fachadas incrementan su tráfico de pasajeros.

Figura 40
Número total de pasajeros, por fachada. 2020-2022.

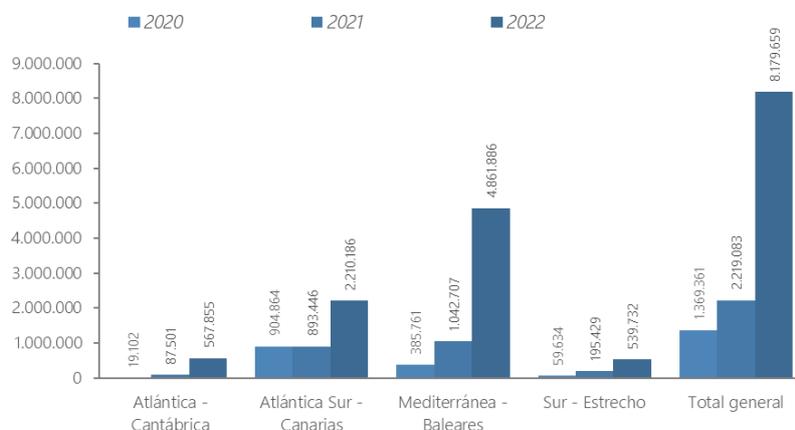


4.1.1. TRÁFICOS DE PASAJE EN CRUCEROS

Respecto a 2021 el total de pasajeros de crucero experimentó un ascenso del 268,6% en el año 2022, alcanzando los 8,2 millones, cuadruplicando la cifra del año anterior, y cada vez más cerca 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, y 2022 ha sido el año de recuperación de este tipo de tráfico en los puertos españoles.

El líder nacional es la Autoridad Portuaria de Barcelona con 2,3 millones de pasajeros de crucero, seguida por Baleares y Las Palmas con 1,7 y 1,0 millones de pasajeros de crucero respectivamente.

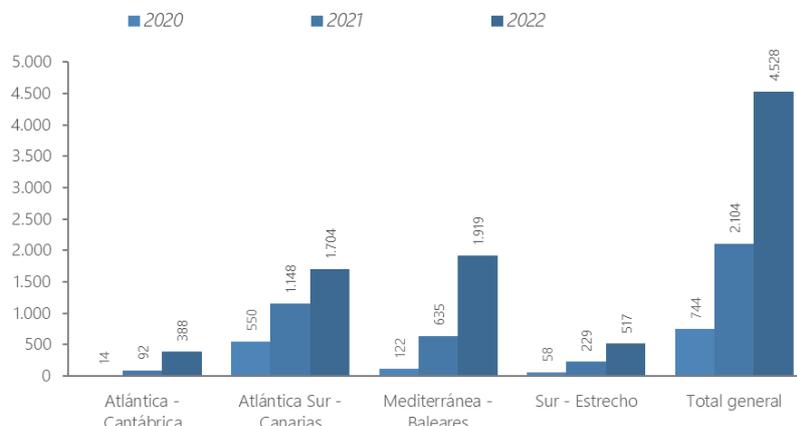
Figura 41
Número total de pasajeros de crucero, por fachada. 2020-2022.



En cuanto a su distribución por fachadas, la fachada Atlántica - Cantábrica fue la que más crecimiento experimentó con un 549%, seguida de la Mediterránea- Baleares con un 366,3%, de la Sur-Estrecho

con un 176,2% y de la Atlántica Sur – Canarias con un 147,4% de crecimiento, lo que supone que todas las fachadas del sistema portuario español crecen de nuevo notablemente en este tipo de tráfico.

Figura 42. Número de escalas de crucero, por fachada. 2020-2022.



En cuanto al número de escalas de cruceros, el crecimiento experimentado es análogo al del número de pasajeros de crucero, con aumento de un 115,2% respecto a 2021, lo que implica que la cifra de escalas en 2022 fue de 4.528 frente a las 2.104 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 321,7% y la Mediterránea – Baleares con un crecimiento del 202,2%. De nuevo, todas las fachadas crecen en cuanto a escalas de cruceros en el último ejercicio.

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 2022, el tráfico aumentó un 57,4%, con respecto a 2021, impulsada principalmente por la recuperación del tráfico de líneas regulares en la fachada Sur – Estrecho, que experimentó una variación interanual positiva de un 185%, triplicando las cifras de pasajeros de 2021 al alcanzar un total superior a los 8 millones de pasajeros de línea regular en el último ejercicio.

Figura 43. Número de pasajeros en régimen de transporte (línea regular), por fachada. 2020-2022.



El mayor número de pasajeros de línea regular sigue concentrándose en la fachada Mediterránea – Baleares, con 9,5 millones de pasajeros en 2022, lo que supone un crecimiento de un 32,3%, mientras

que la fachada Atlántica Sur – Canarias mantiene un crecimiento sostenido de un 24,4% y alcanza los casi 7 millones de pasajeros de línea regular.

Por último, la fachada Atlántica – Cantábrica, sin alcanzar las cifras de pasajeros de línea regular de las otras fachadas, sigue la senda de crecimiento iniciada en 2021 con un aumento del 91,4% de pasajeros de este tipo de tráfico.

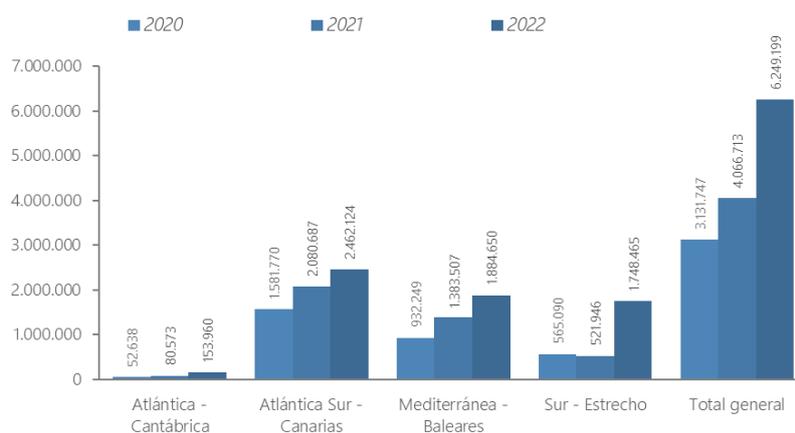
4.1.3. TRÁFICO DE VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE PASAJE

Finalmente, en cuanto al tráfico de vehículos en régimen de pasaje se produce un crecimiento de un 53,7% con respecto al ejercicio de 2021, siendo de nuevo las fachadas Sur – Estrecho y la Atlántica – Cantábrica las que experimentan mayores tasas de variación interanual con un 235% y un 91,1% respectivamente.

En cuanto al número de vehículos transportados en régimen de pasaje, la fachada Atlántica Sur – Canarias lidera en esta estadística con 2,5 millones de vehículos, seguida de la Mediterránea – Baleares con 1,9 millones de vehículos y de la Sur – Estrecho, con 1,7 millones de vehículos, siendo estas tres fachadas donde se concentra el 98% de los vehículos que toman este tipo de transporte.

Figura 44

Número de vehículos en régimen de pasaje, por fachada. 2020-2022.



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

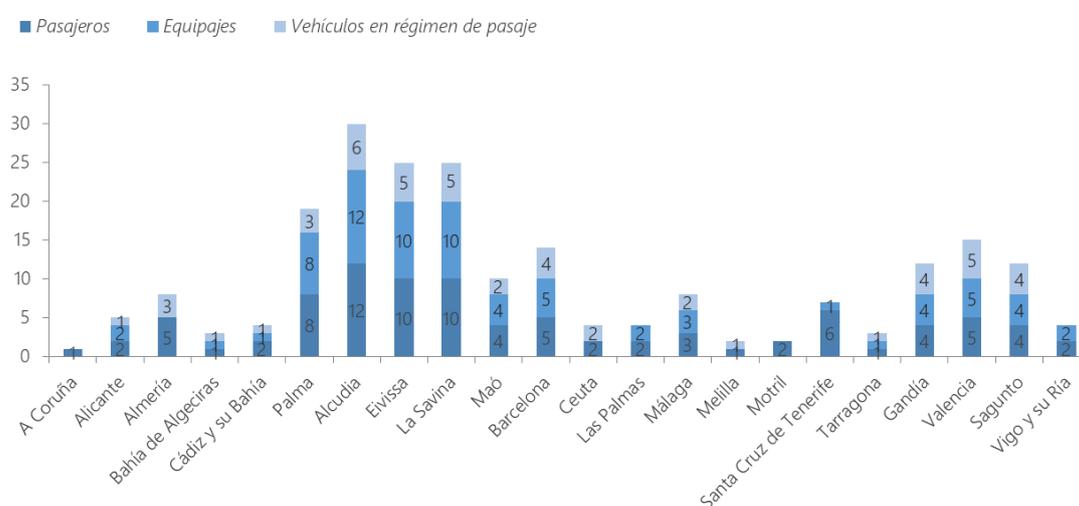
El servicio portuario al pasaje es uno de los servicios portuarios más recientes. Históricamente, cada Autoridad Portuaria ha ido definiendo sus modelos de gestión sin seguir un modelo común, por lo que existe gran heterogeneidad en el servicio, con puertos donde existen terminales con estaciones marítimas 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 45

Número de empresas prestadoras del servicio de pasaje, por tipo de título habilitante y puerto. 2022.



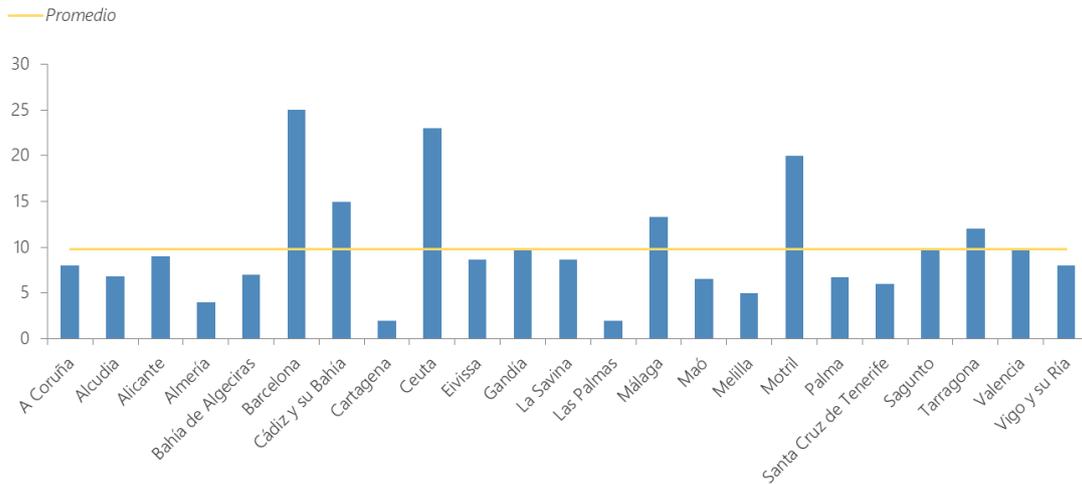
4.2.2. PLAZO MEDIO DE TÍTULOS HABILITANTES POR PUERTO

El plazo medio de los títulos habilitantes del servicio al pasaje en el sistema portuario español es de 9,8 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 46

Plazo medio de los títulos habilitantes del servicio al pasaje, por puerto. 2022.

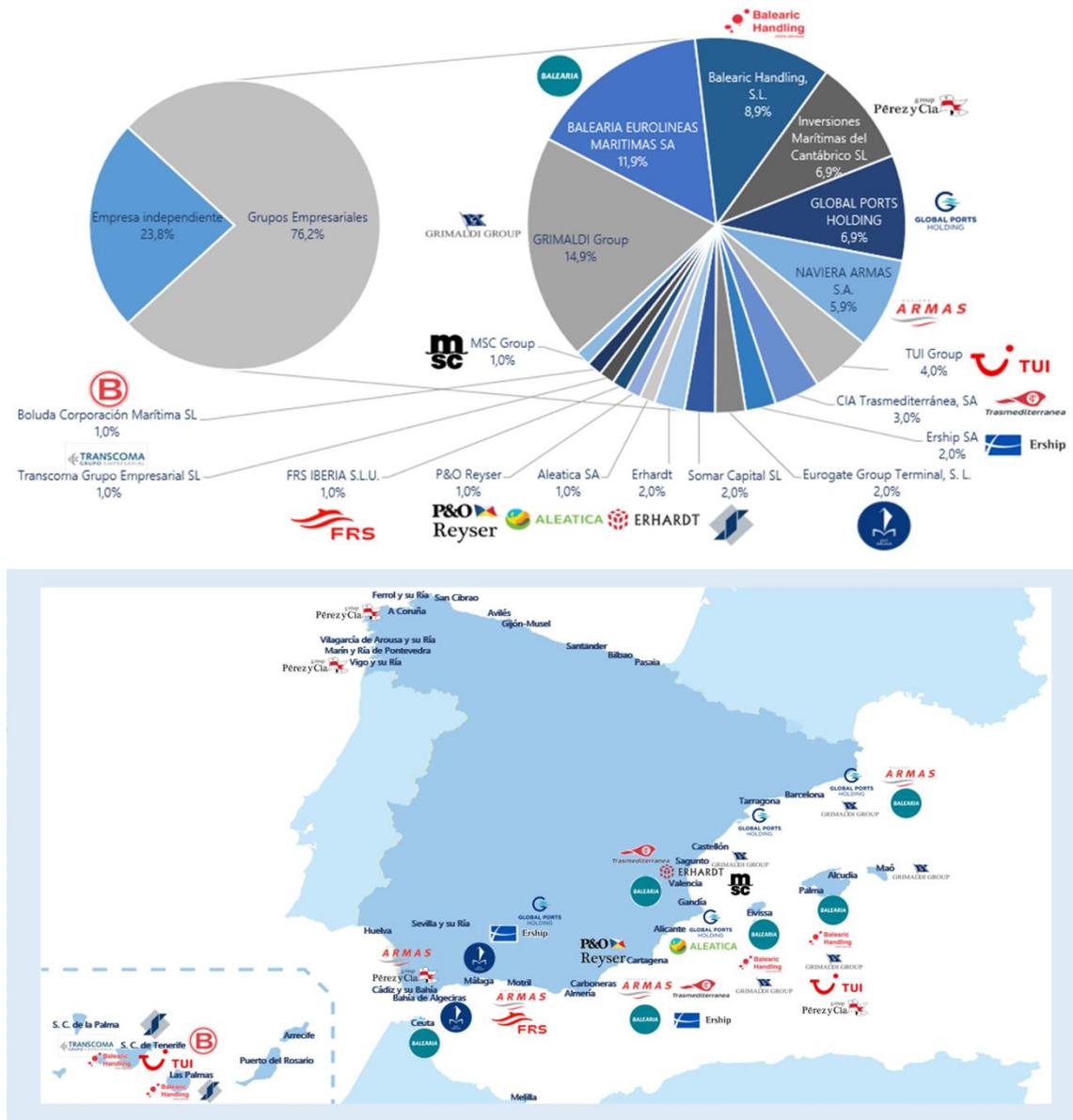


4.2.3. GRADO DE COMPETENCIA EMPRESARIAL EN EL MERCADO DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE, SEGÚN EL REGISTRO DE EMPRESAS PRESTADORAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

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 76,2%, frente a un número más reducido de empresas independientes que concentran cerca del 24% de los títulos.

Figura 47

Empresas prestadoras del servicio al pasaje, según el número de títulos habilitantes. 2022.





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

El 30 de marzo de 2019 se publicó en el BOE el Real Decreto-ley 9/2019, de 29 de marzo⁴, para completar la regulación incluida en el Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, con los mismos principios que inspiraron el mismo. Es decir, con el objetivo de conjugar los principios de libertad de contratación con los derechos de los trabajadores, de manera que se produzca un tránsito ordenado al nuevo marco en el que la aplicación de los principios del Derecho de la Unión Europea inspiradores de la libertad de competencia se lleve a efecto sin menoscabo de los derechos laborales básicos de los trabajadores y, sobre todo, sin merma del empleo en el sector.

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.

En función de lo indicado, se muestran a continuación los Centros Portuarios de Empleo transformados y/o creados por Puerto a fecha de 31 de Diciembre de 2022. Cabe destacar que, a fecha de redacción del presente documento, se ha tenido constancia de la transformación de la antigua Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios del Puerto de Melilla a SESTIMESA Centro Portuario de Empleo del Puerto de Melilla, S.A., con fecha de febrero de 2023.

⁴ *Real Decreto-ley 9/2019, de 29 de marzo por el que se modifica la Ley 14/1994, de 1 de junio, por la que se regulan las empresas de trabajo temporal, para su adaptación a la actividad de la estiba portuaria y se concluye la adaptación legal del régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.*

Figura 48

Centros Portuarios de Empleo transformados/creados por Puerto a fecha de 31 de Diciembre de 2022.

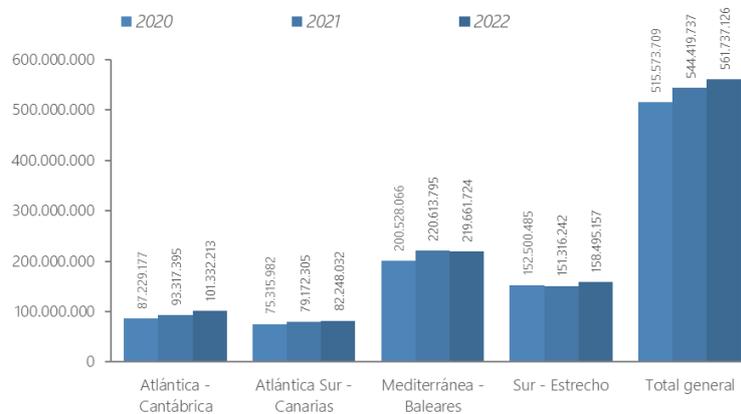
Puerto	CPE	Año Transformación/Creación
Valencia	Centro Portuario de Empleo de Valencia, S.A.	2018
Bahía de Algeciras	Sociedad de Estiba del Puerto Bahía de Algeciras CPE, S.A.	2018
Alicante	Centro Portuario de Empleo de Alicante, S.A.	2018
Almería	Centro Portuario de Empleo de Almería, S.A. ETT.	2019
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 2022 el tráfico total de mercancías, donde se incluyen graneles líquidos, ha sido de 561,7 millones de toneladas, creciendo un 3,2% con respecto al ejercicio de 2021. Por fachadas, la Atlántica - Cantábrica fue la que tuvo la mayor variación interanual con un 8,6% respecto a 2021. Por el contrario, la fachada Mediterránea – Baleares fue la única que sufrió un descenso de actividad, siendo este de -0,4%.

Figura 49

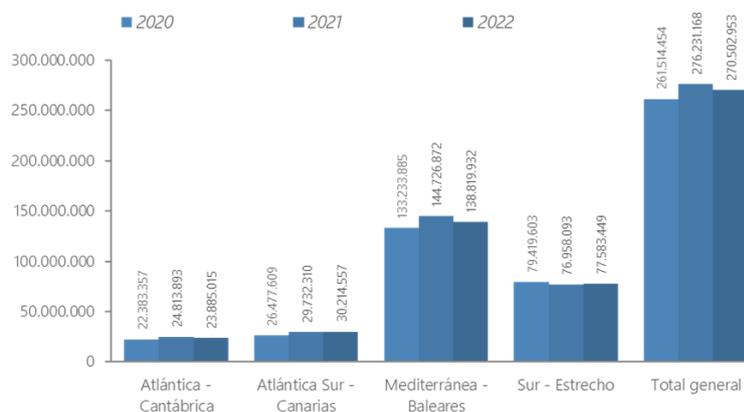
Evolución del tráfico portuario total (toneladas). 2020-2022.



En lo que respecta a mercancía general, se produjo un descenso de actividad de -2,1%, estabilización lógica teniendo en cuenta que en el ejercicio de 2021 se marcó el máximo histórico alcanzando los 276 millones de toneladas de este tipo de mercancía. Las fachadas que más crecieron fueron la Atlántica Sur – Canarias con un crecimiento de 1,6%, seguida de la Sur - Estrecho con una variación interanual de 0,8%. El mayor descenso se produce en la Mediterránea - Baleares con -4,1% de toneladas movidas.

Figura 50

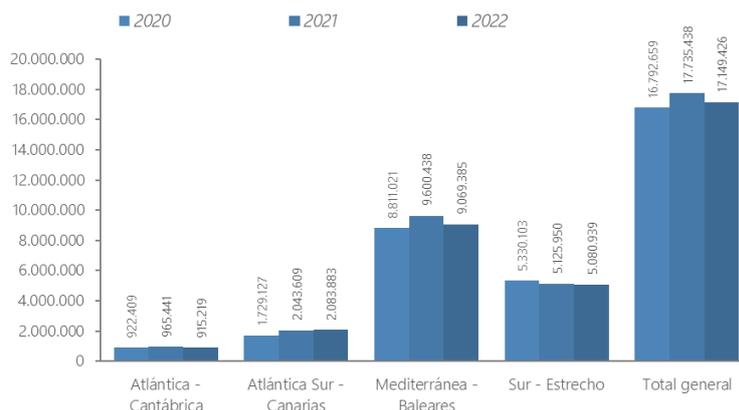
Evolución del tráfico de mercancía general (toneladas). 2020-2022.



En cuanto al tráfico de contenedores en 2022 se operaron 17,1 millones de TEU, lo que implica un descenso respecto a 2021 del -3,3%. La única fachada que aumenta en cifras con respecto al ejercicio anterior es la Atlántica Sur – Canarias, un 2%, manteniendo la senda iniciada en el ejercicio anterior, mientras que las fachadas Atlántica – Cantábrica y Mediterránea – Baleares sufren sendos descensos de actividad de -5,2 y -5,5% en este tipo de tráfico.

Figura 51

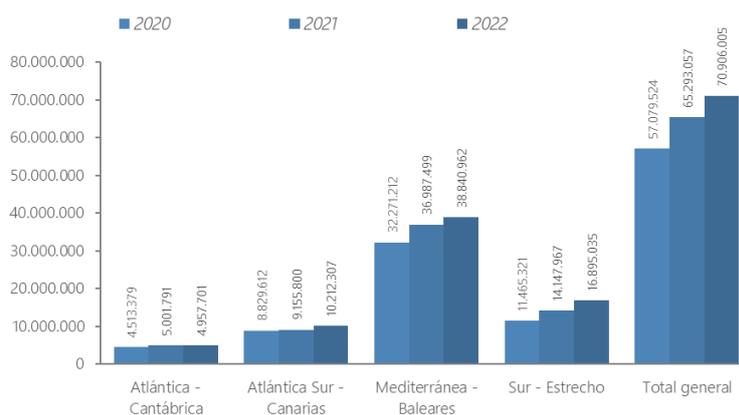
Evolución del tráfico de contenedores (TEU). 2020-2022.



En lo que respecta al tráfico ro-ro, vehículos de transporte de carga a bordo de los buques, se produjo un crecimiento del 8,6% entre 2021 y 2022. En este tipo de tráfico es la fachada Sur- Estrecho la que experimenta la mayor variación interanual, creciendo un 19,4%. Le siguen las fachadas Atlántica Sur – Canarias y la Mediterránea – Baleares, con crecimientos de 11,5% y 5% respectivamente.

Figura 52

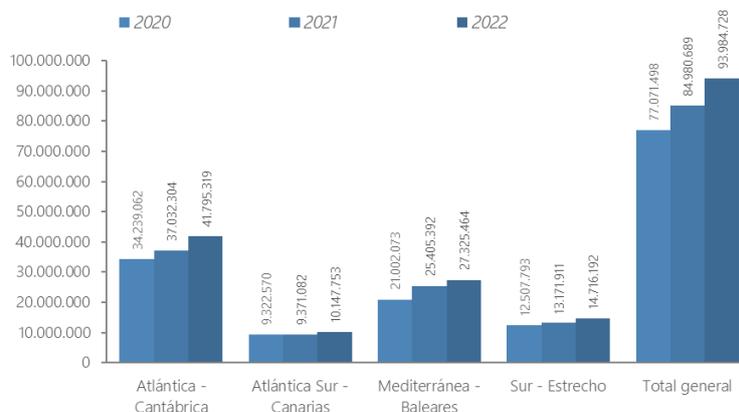
Evolución del tráfico de mercancía ro-ro (toneladas). 2020-2022.



Finalmente, los graneles sólidos han experimentado un ascenso del 10,6% con respecto al año 2021, con un total de 9 millones de toneladas más manipuladas en los puertos españoles. Crecen todas las fachadas, destacando la variación interanual de las fachadas Atlántica – Cantábrica y Sur – Estrecho, de un 12,9% y 11,75 respectivamente.

Figura 53

Evolución del tráfico de graneles sólidos. 2020-2022.



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, graneles sólidos, vehículos o pesca congelada⁵. 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. 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.

⁵ La disposición derogatoria única del Real Decreto Ley 8/2017 deroga la Disposición adicional decimonovena del TRLPEMM por la cual se mantenía vigente las indicaciones del Real Decreto 2541/1994, el cual suspendía temporalmente la aplicación del Real Decreto Ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques, a las labores y actividades de carga, descarga, estiba, desestiba y transbordo de pesca fresca, congelada y bacalao. Por lo tanto, al derogarse la Disposición adicional decimonovena del TRLPEMM, la manipulación de pesca congelada vuelve a estar incluida en el servicio portuario de manipulación de mercancías

Figura 54

Número de títulos habilitantes por empresa prestadora del servicio de manipulación de mercancías y puerto de operación. 2022.

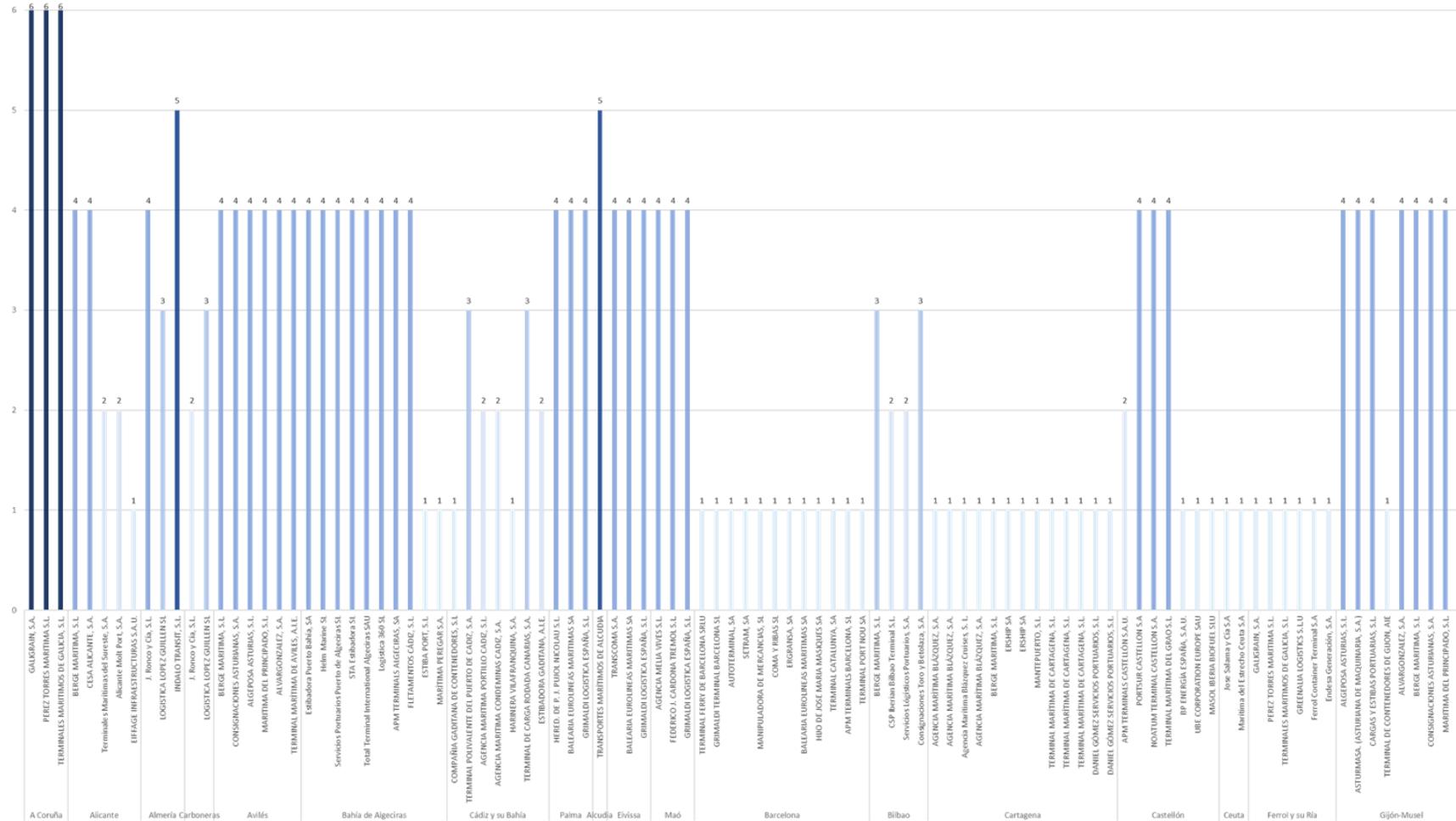


Figura 55

Número de títulos habilitantes por empresa prestadora del servicio de manipulación de mercancías y puerto de operación. 2022.

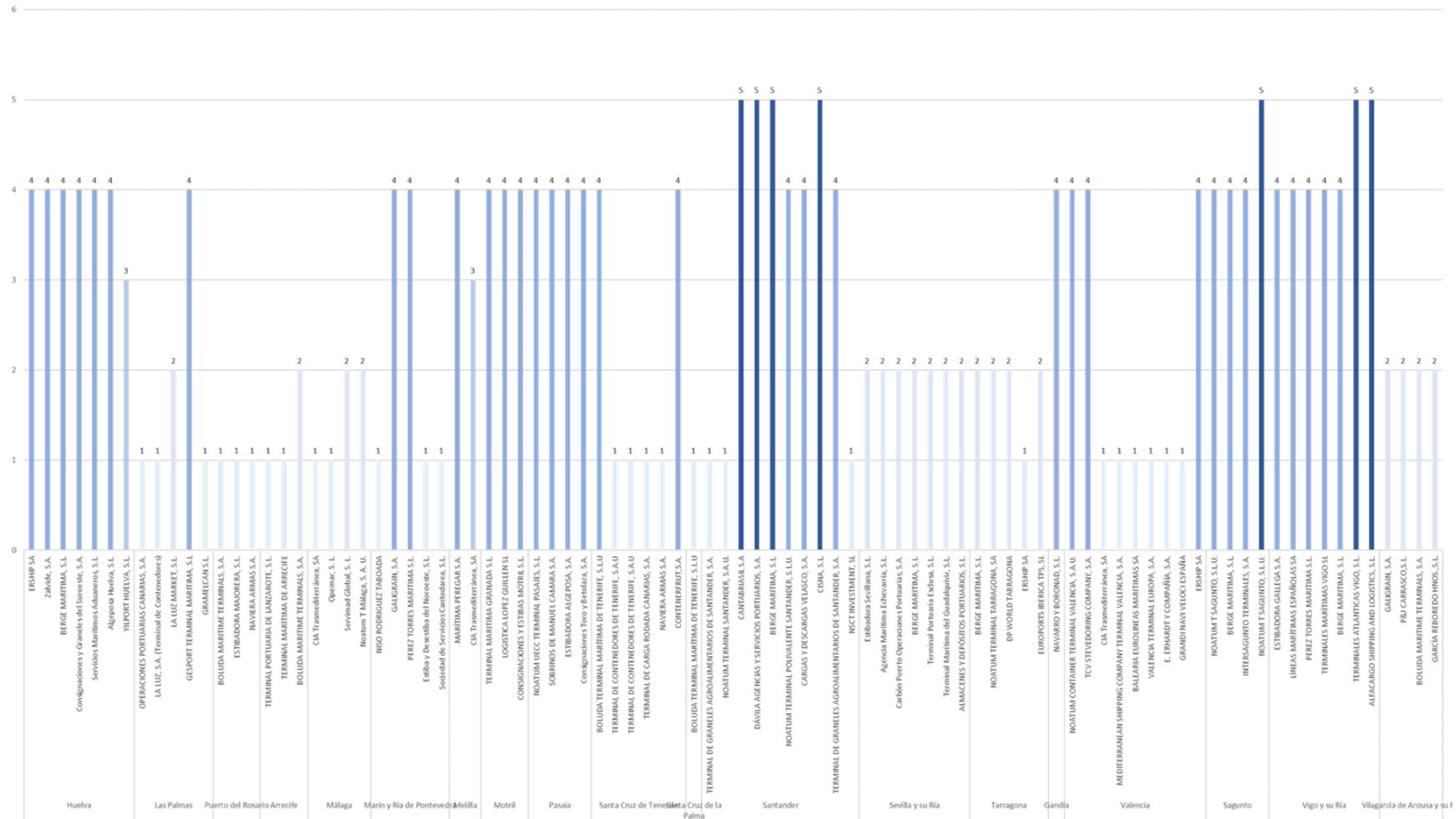
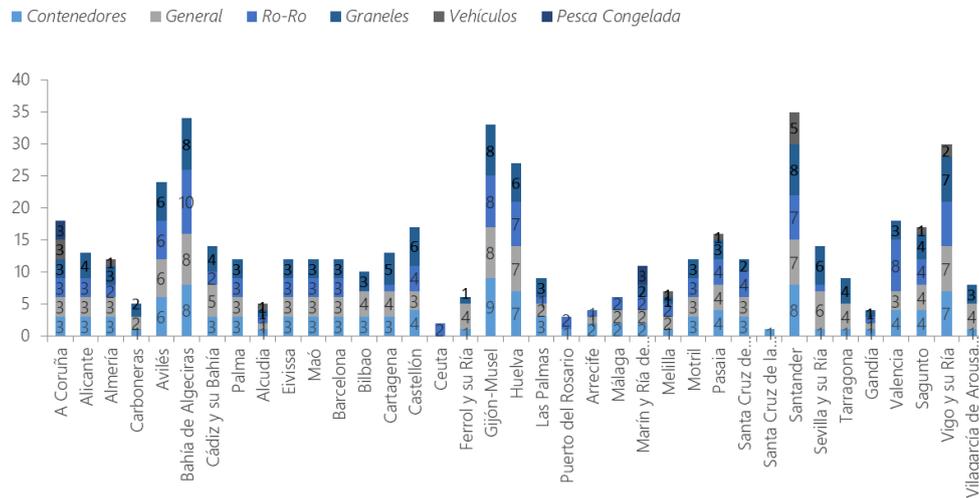


Figura 56

Número de empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías, por tipo de título habilitante y puerto. 2022.



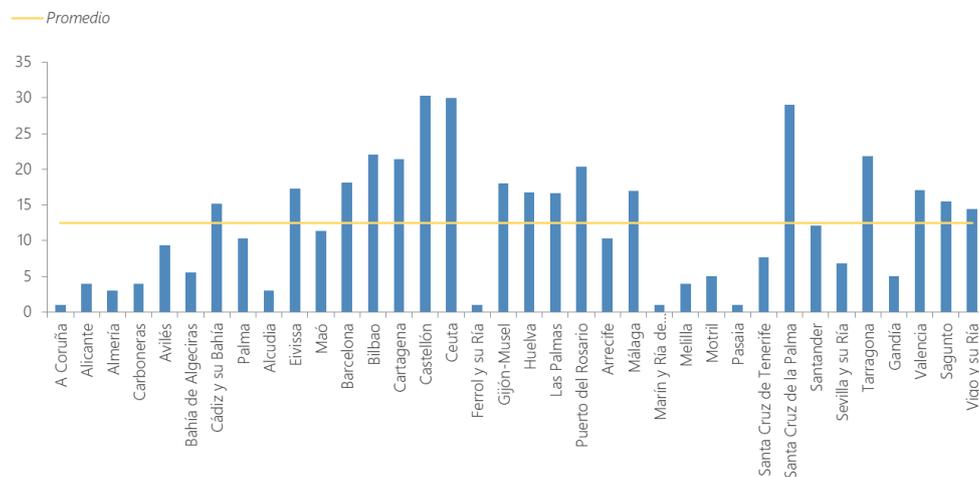
5.2.2. PLAZO MEDIO DE LOS TÍTULOS HABILITANTES POR PUERTO

El TRLPMM determina que el plazo máximo de las licencias del servicio portuario de manipulación de mercancía es de 6 años, salvo en el caso de que haya inversión significativa en equipos y material móvil, donde puede ser de 20 años, 15 años o 10 años, dependiendo de la concesión. El plazo medio de los títulos habilitantes en el sistema portuario español es de 12,4 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. 2022.

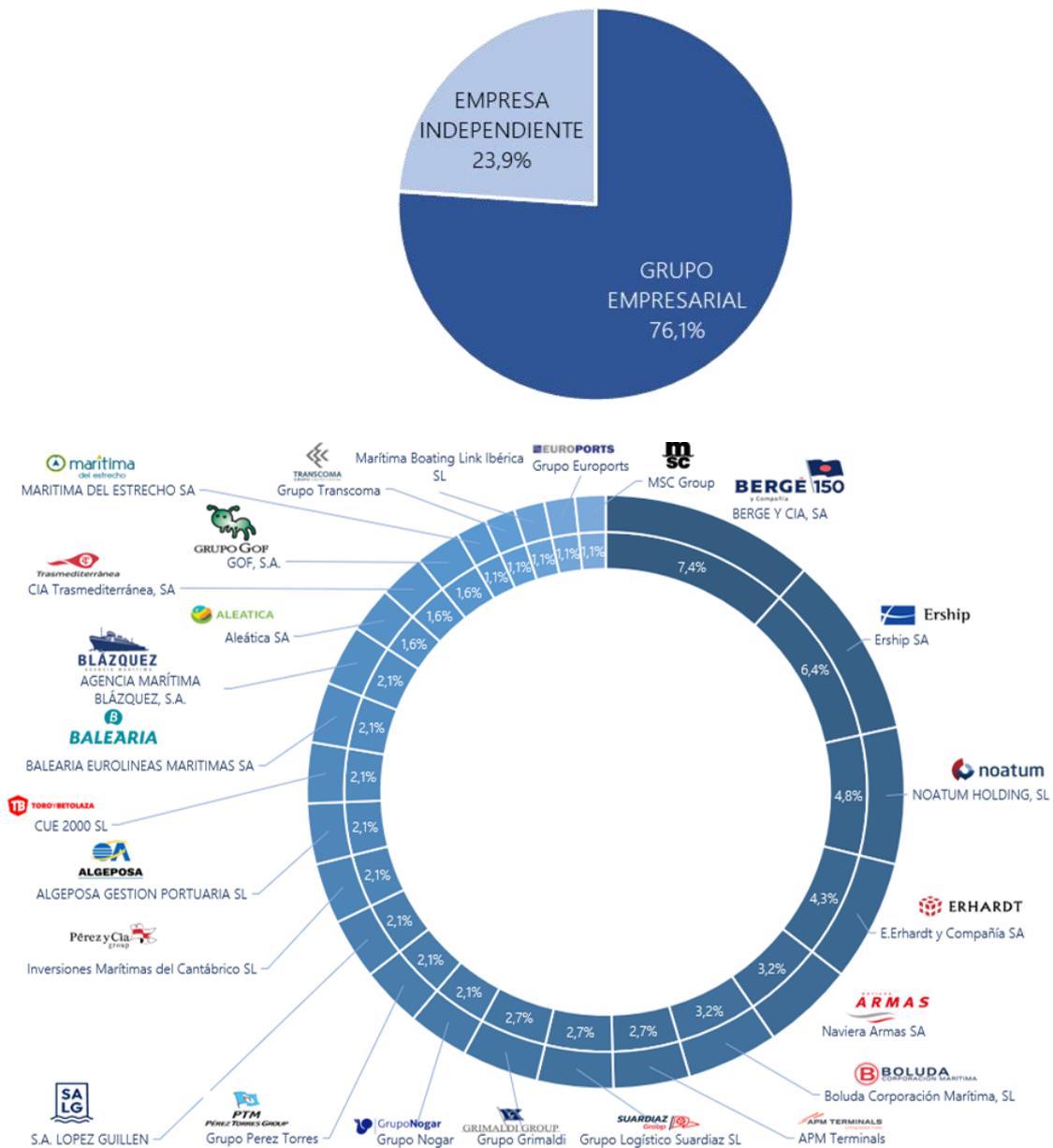


5.2.3. GRADO DE COMPETENCIA EMPRESARIAL EN EL MERCADO DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍA, SEGÚN EL REGISTRO DE EMPRESAS PRESTADORAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Existe una presencia destacable de empresas o grupos empresariales con actividad en varios puertos, que suponen el 76,1 % del total. Destacan los Grupos Bergé, con un 7,4 %, seguido de los grupos Ership y Noatum, ambos con un 6,4 % y 4,8 % de los títulos habilitantes registrados, respectivamente.

Figura 58

Empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías, según el número de títulos habilitantes y grupos empresariales a los que pertenecen. 2022.



7. SERVICIO PORTUARIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE A BUQUES

El 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 (en adelante el Reglamento 2017/352), introduce el servicio de suministro de combustible a buques dentro de la clasificación de servicio portuario, siendo definido dentro de su alcance no sólo como el suministro de combustibles líquidos, si no también otro tipo de fuentes de energía:

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

Sobre dicho aspecto, cabe señalar que el marco para la prestación de los servicios portuarios definido en el Reglamento (UE) 2017/352 es de aplicación desde marzo de 2019 a todos los efectos a los sujetos de derecho de todo el territorio de la Unión Europea, ya que al tratarse de un Reglamento es de aplicación directa, sin necesidad de trasposición, prevaleciendo sobre el Derecho nacional y sin el requerimiento de una transposición.

Posteriormente, en el año 2023, la Comisión Europea realiza una comunicación indicando que el servicio de suministro de combustible puede seguir siendo regulado en la legislación española bajo la categoría de servicio comercial, siempre que su marco de prestación no contradiga los preceptos establecidos en el Reglamento (UE) 2017/352. Asimismo, se refleja que este hecho tampoco exime a España de las obligaciones derivadas de mantener un registro de proveedores de combustible conforme a la regla 18 del Anexo VI del Convenio MARPOL y que no se encuentra obligada a imponer las obligaciones de servicio público a los servicios de suministro de combustible.

7.1. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE A BUQUES

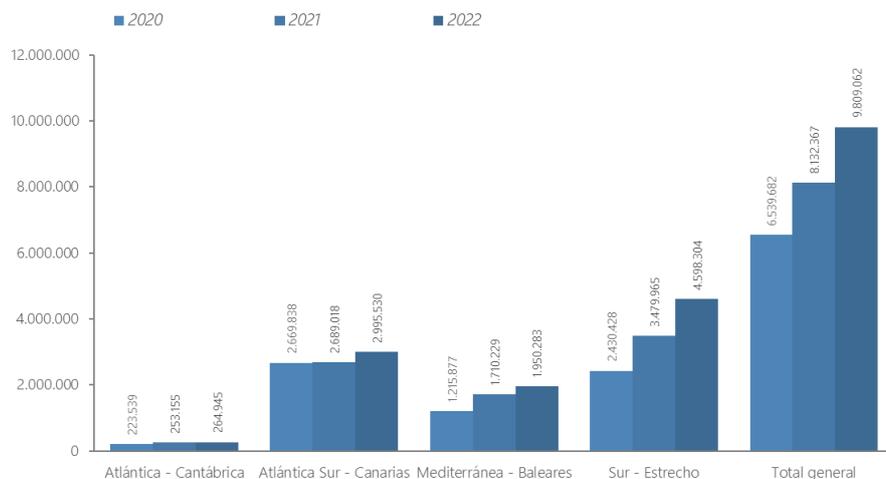
En función de los datos disponibles en la actualidad acerca del servicio portuario de suministro de combustible a buques, dentro del alcance determinado anteriormente (sólido, líquido, gaseoso y eléctrico), se indican a continuación los valores de suministro de combustible líquido a buques en los últimos ejercicios.

Tal y como se puede apreciar, durante el año 2022 se han suministrado un total de 9,8 millones de toneladas de combustible a buques, lo cual ha supuesto un incremento del 20,6% respecto al ejercicio anterior. Asimismo, se produce una recuperación en la demanda de suministro, tras el descenso producido en el ejercicio de 2020, en donde se registraron un total de 6,5 millones de toneladas, un -18,1% menos que en el año anterior.

Realizando el análisis por fachadas marítimas, destaca la fachada Atlántica Sur-Canarias, la cual ha experimentado una evolución constante en los últimos años, en el entorno de los 2,6 y 2,9 millones de toneladas. Por otro lado, predominando sobre el resto, se tiene la fachada Sur-Estrecho con un total de 4,6 millones de toneladas de suministro, sobre el total de 9,8 millones, siendo, además, aquella que ha experimentado un mayor crecimiento, registrando un 89,2% más de toneladas frente al año 2020.

Figura 59

Evolución del suministro de combustible líquido (toneladas). 2020-2022.



7.2. INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE A BUQUES, POR PUERTO

7.2.1. NÚMERO DE TÍTULOS HABILITANTES DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE A BUQUES

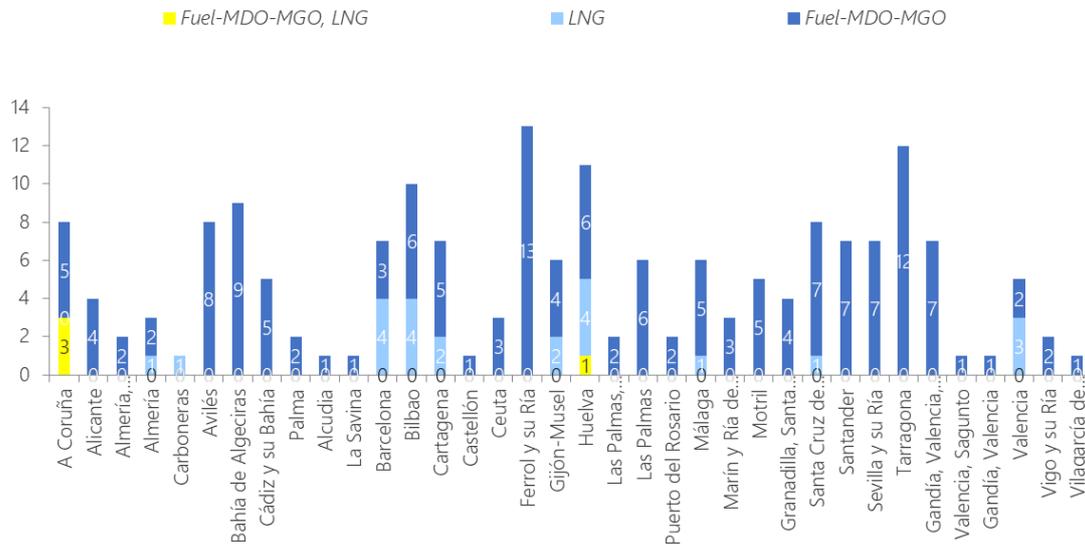
En el caso del servicio portuario de suministro de combustible a buques, se pueden diferenciar diferentes títulos habilitantes en función de la tipología y/o naturaleza del propio combustible. De esta forma, se han registrado títulos habilitantes para el suministro de combustibles fósiles (fueloil, MDO y MGO), suministro de GNL o ambas a la vez.

En función de ello, la mayoría de los títulos habilitantes existentes en los puertos de interés general se corresponden con el suministro de combustibles fósiles (159 títulos), de entre los cuales, 4 de ellos habilitan a su vez para el suministro de GNL. Por otro lado, existen un total de 22 títulos habilitantes para la prestación del servicio de suministro de GNL en exclusiva.

Respecto a los puertos, destacan los 13, 12 y 11 títulos habilitantes de Ferrol, Tarragona y Huelva de manera respectiva para el suministro de combustibles, mientras que, en términos de prestación exclusiva de GNL, destacan los puertos de Bilbao, Barcelona y Huelva con 4 títulos habilitantes y Valencia con 3.

Figura 60

Títulos habilitantes por tipología de suministro de combustible a buques, por puerto. 2022.



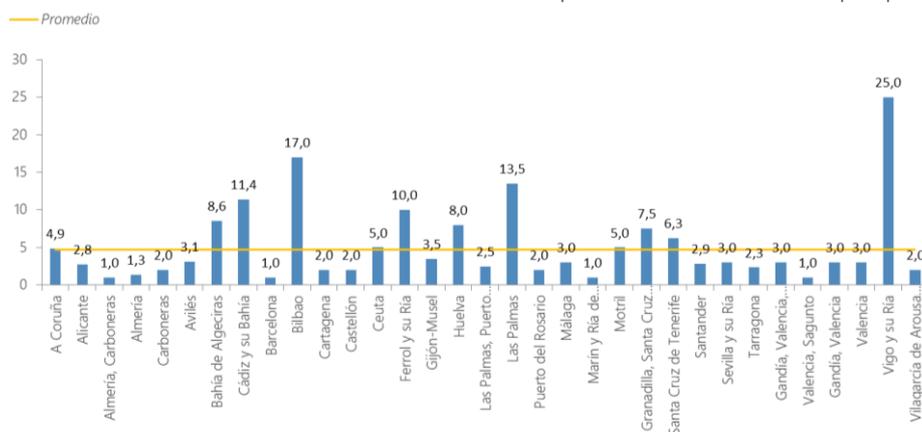
7.2.2. PLAZO MEDIO DE LOS TÍTULOS HABILITANTES POR PUERTO

Tal y como se han indicado anteriormente, el TRLPEMM todavía no ha sido modificado para adaptarse a las indicaciones realizadas por el Reglamento (UE) 2017/352, por lo que no se dispone de un plazo máximo legalmente establecido para los títulos habilitantes. En cualquier caso, los títulos actuales se encuentran bajo las directrices del art. 139 del TRLPEMM, en el cual se indica que los títulos habilitantes para la prestación de servicios comerciales (categorización anterior del servicio portuario de suministro de combustibles) será el que se determine en el mismo o, en caso de encontrarse ligado a la ocupación privativa del dominio público portuario, el plazo deberá ser el mismo que el autorizado para la ocupación demanial.

De esta manera, el plazo medio de los títulos habilitantes existentes en la actualidad se sitúa en 4,7 años.

Figura 61

Plazo medio de los títulos habilitantes del servicio de manipulación de mercancías, por puerto. 2022.

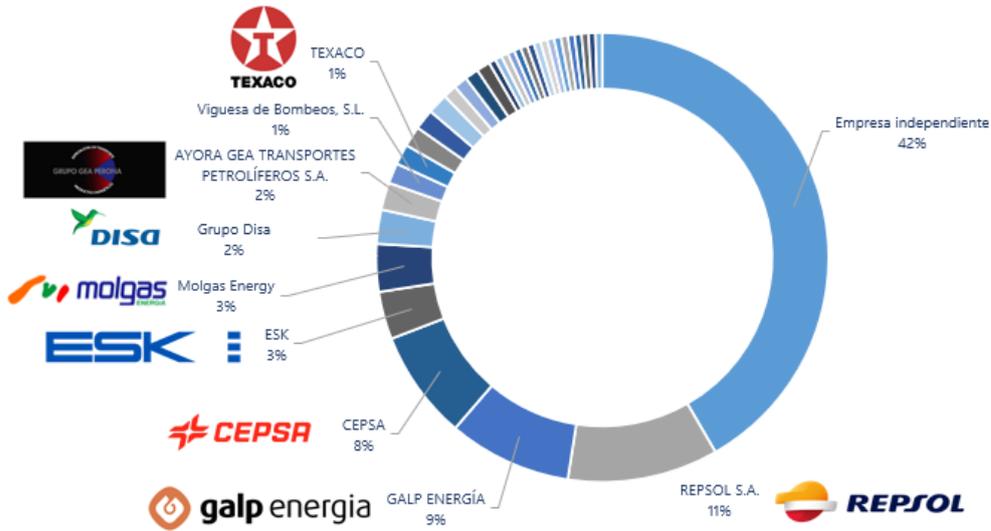


7.2.3. GRADO DE COMPETENCIA EMPRESARIAL EN EL MERCADO DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE A BUQUES, SEGÚN EL REGISTRO DE EMPRESAS PRESTADORAS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Por último, en lo que respecta al grado de competencia del servicio portuario, este se trata de un mercado muy atomizado, con un elevado número de presencia de empresas. Tal y como se puede apreciar en el gráfico siguiente, un 42% de los títulos habilitantes disponibles en el año 2022 para la prestación del servicio se correspondían con empresas independientes, mientras que, desde el punto de vista de grupos empresariales, destacan la presencia de REPSOL (11%), GALP ENERGÍA (9%) y CEPSA (8%).

Figura 62

Empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías, según el número de títulos habilitantes y grupos empresariales a los que pertenecen. 2022.



8. 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 2022, tras la recuperación del ejercicio anterior, ha supuesto un año de crecimiento de las principales variables del tráfico portuario, viéndose incrementadas en un 13,1 % las escalas de buques (18.210 escalas más que en el ejercicio anterior), mientras que, el total de toneladas de mercancías ha crecido en un 3,2% (17,32 millones de toneladas más). Asimismo, destaca el crecimiento en el arqueado bruto acumulado de los buques que han hecho escala en los puertos españoles de un 24,4% (488,32 millones de GT más). Todo ello ha derivado en un incremento de la demanda generalizada en la prestación de servicios portuarios.
- En los servicios al pasaje, manipulación de mercancías y suministro de combustible se han desarrollado y analizado los indicadores construidos por medio de las bases de datos consolidadas actualmente disponibles, realizando un esfuerzo por parte de las empresas prestadoras y Autoridades Portuarias de recopilar un mayor número de variables del servicio que permitan el desarrollo de indicadores en igual orden de magnitud que en otros servicios portuarios.
- El plazo medio de los títulos habilitantes es en general cercano al máximo indicado en el TRLPEMM para todos los servicios. Los títulos cuyo plazo es sensiblemente inferior a la media nacional, se corresponden con ampliaciones de las licencias concedidas hasta la aprobación de los nuevos Pliegos de Prescripciones Particulares. En los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías hay títulos habilitantes que se han otorgado vinculados a la concesión de terminales, por lo que su plazo se ha equiparado al de éstas, superando en gran medida la media nacional en estos casos.
- El número de empresas prestadoras de los servicios técnico-náuticos es en general de una por puerto, con la excepción de algún caso en los servicios de remolque y amarre, teniendo en consideración que el servicio de practicaje se encuentra fuera de competencia efectiva por imperativo legal y debido a razones de seguridad marítimo-portuaria. De todas formas, y pese a existir casos de puertos con dos licencias abiertas al uso general para estos dos servicios, no existe competencia, porque o bien 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 exista 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 existe 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 2022, con respecto al año 2021.
 - 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 m³/servicio y 5 m³/servicio de forma respectiva, siendo los mayores volúmenes recibidos por servicio en aquellos servicios cubiertos por la tarifa fija para el Anexo I.
 - Además, el número de servicios prestados de recogida de desechos regulados por el Anexo V supone un 79% del total, mientras que, en términos de volumen total recogido, destaca el Anexo V frente al Anexo I con un total de 371.290 m³ y 360.087 m³ de manera respectiva.

9. 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.

Asimismo, el Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General (2022) concluye, en materia de servicios portuarios, que como fruto de una amplia externalización de servicios portuarios y comerciales iniciada al final del siglo XX, España dispone de comunidades portuarias ricas, amplias, plurales y enlazadas a los mercados globales, europeos y nacionales del transporte, la logística y el comercio. Así, los puertos cuentan con servicios altamente especializados en su mayoría, dotados de elevados niveles de eficiencia y prestados por operadores con *expertise* y capacidad inversora.

Sin embargo, el mercado marítimo portuario es cada vez más competitivo y, a pesar de la destacada eficiencia y calidad de los servicios prestados en España, es necesario situarse a la vanguardia de los servicios a nivel global.

El propio Marco Estratégico define una línea estratégica (nº 4) dedicada a los servicios portuarios, con el título de "*Servicios competitivos y operaciones eficientes*". Entre las mejoras a lograr, se determina la necesidad de que los servicios sean ofrecidos con la máxima relación calidad/precio y que haya un compromiso de buen desempeño socioambiental. Se vinculan 3 objetivos generales de gestión, como son: servicios competitivos y al servicio del interés general, operaciones eficientes y al servicio del interés general y ordenación de funciones y procedimientos.

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) Disponer de Pliegos de Prescripciones Particulares en vigor para todos los servicios portuarios de los puertos ajustados a la normativa comunitaria, antes de 2025, dando cumplimiento a lo indicado por el Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General.

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.

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.

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.

SISTEMAS DE GESTIÓN

7) Desarrollar campañas de análisis de la calidad de los servicios portuarios.

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

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

MARCO NORMATIVO

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

En los últimos años se han producido una serie de hitos significativos en el marco regulatorio de los servicios portuarios: por un lado, la publicación del “Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos”, por otro lado, la publicación del Real Decreto 55/2017 que desarrolla la Ley 2/2015 de desindexación de la economía, además, se ha publicado el Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías y, finalmente, se han publicado una serie de normas con efectos sobre el servicio portuario de recepción de desechos generados por buques, entre las que destaca la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques.

En el caso del Reglamento UE 2017/352, en aplicación desde el año 2019, se determinan modificaciones significativas, como la consideración del servicio de suministro de combustible a buques como servicio portuario, el establecimiento de procedimientos de tramitación de las reclamaciones que plantea la aplicación del Reglamento o la determinación de un régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento. Posteriormente, en el año 2023, la Comisión Europea realiza una comunicación indicando que el servicio de suministro de combustible puede seguir siendo regulado en la legislación española bajo la categoría de servicio comercial, siempre que su marco de prestación no contradiga los preceptos establecidos en el Reglamento (UE) 2017/352.

De la misma forma, es necesario adaptar el TRLPMM, 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) Disponer de Pliegos de Prescripciones Particulares en vigor para todos los servicios portuarios de los puertos ajustados a la normativa comunitaria

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)).

Dicha recomendación del Observatorio, ha sido recogida propiamente por el ya citado Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General, el cual establece el objetivo de que las Autoridades Portuarias dispongan para el año 2025 Pliegos de Prescripciones Particulares que regulen el conjunto de servicios portuarios prestados en los puertos, adaptados a la normativa comunitaria.

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.

Sobre esta recomendación, cabe destacar que, a fecha de redacción del presente documento se ha concluido la redacción del estudio de detalle "SERVICIOS DE MEDICIÓN DE LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS TÉCNICO-NÁUTICOS", en diciembre del año 2023. El objetivo de dicho trabajo ha consistido en realizar un análisis detallado que permita conocer la satisfacción de los usuarios sobre los servicios portuarios técnico-náuticos prestados en los puertos de titularidad estatal, de forma que, en base a la muestra analizada, se puedan establecer mejoras que permitan incrementar el posicionamiento competitivo de los servicios portuarios de los puertos de titularidad estatal y del sector marítimo portuario español.

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.

Por último, cabe destacar que dicha recomendación, de nuevo, ha sido recogida en el Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General, en las indicaciones realizadas en la *Línea Estratégica nº5: Seguimiento y facilitación de la actividad portuaria*, concretamente en el *Objetivo General de Gestión 5.1* en el que se indica la necesidad de REFUERZO DEL OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS.