

2020



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES DEL ESTADO DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

2020

Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios

VERSIÓN 20210706

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	2
2.	SERVICIOS PORTUARIOS TÉCNICO-NÁUTICOS	6
2.1.	PRACTICAJE	12
2.2.	REMOLQUE	18
2.3.	AMARRE	25
3.	SERVICIO PORTUARIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	32
3.1.	INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	35
3.2.	INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	37
3.3.	INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES	41
4.	SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE	44
4.1.	INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE	44
4.2.	INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO PORTUARIO AL PASAJE	47
5.	SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	50
5.1.	INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	51
5.2.	INDICADORES DE GRADO DE COMPETENCIA DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS, POR PUERTO	54
6.	CONCLUSIONES GENERALES DE LOS INDICADORES DE LOS SERVICIOS	56
7.	RECOMENDACIONES	58

1. INTRODUCCIÓN

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

Este Documento sintetiza los análisis llevados a cabo por el Observatorio sobre los servicios portuarios españoles en el año 2020, de forma que permite comprobar los principales cambios que ha tenido el sector, la evolución de la actividad, las variaciones y mejoras en recursos personales y materiales puestos a disposición del servicio, etc. De esta forma se muestra una imagen del escenario competitivo de los puertos españoles, en cuanto a prestación de los servicios portuarios, en el año 2020.

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

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

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

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

En concreto, cabe destacar que los datos e indicadores de actividad y económicos han sido obtenidos del mencionado SIGEIN, sistema por medio del cual se recopilan datos de prestadores de

servicios portuarios y de Autoridades Portuarias. Para el desarrollo de los indicadores incluidos en este documento, la captura de datos de las bases de datos mencionadas fue actualizada el día 23 de junio de 2021. Cabe destacar que, todavía en esa fecha no estaban disponibles los datos de algunos puertos relativos al año 2020, por lo que, con el objetivo de no perder la comparación interanual con los años anteriores, se han tomado como valores de referencia para los puertos sin datos actualizados, los valores del año 2019. También, durante la recopilación de los datos del ejercicio de 2019 se ha procedido a la revisión de la actualización de los datos correspondientes al año 2019, ante posibles correcciones o modificaciones.

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

Por otro lado, se debe de indicar que, tras la publicación del Reglamento UE 2017/352, el servicio de suministro de combustible a buques ostenta la consideración de servicio portuario. En la actualidad, por el momento, no se ha adaptado el TRLPEMM a las modificaciones indicadas por dicho Reglamento. Cabe destacar que, por el momento, ante la falta de datos recopilados sobre la prestación de este servicio portuario, en el presente documento, correspondiente al año 2020, no se han desarrollado indicadores sobre el mismo.

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

A pesar de estos hechos, el sistema portuario español ha demostrado una vez más ser una de las piezas clave dentro de la cadena logística global, garantizando el suministro y aprovisionamiento de la sociedad en su conjunto, dando respuesta a las necesidades comerciales y económicas demostrando su esencialidad para el país. Actualmente, el sistema se encuentra ya inmerso en el período de recuperación, alcanzando durante los 5 primeros meses magnitudes de tráfico acumuladas en el año 2020 de similar orden de magnitud que en el 2019.

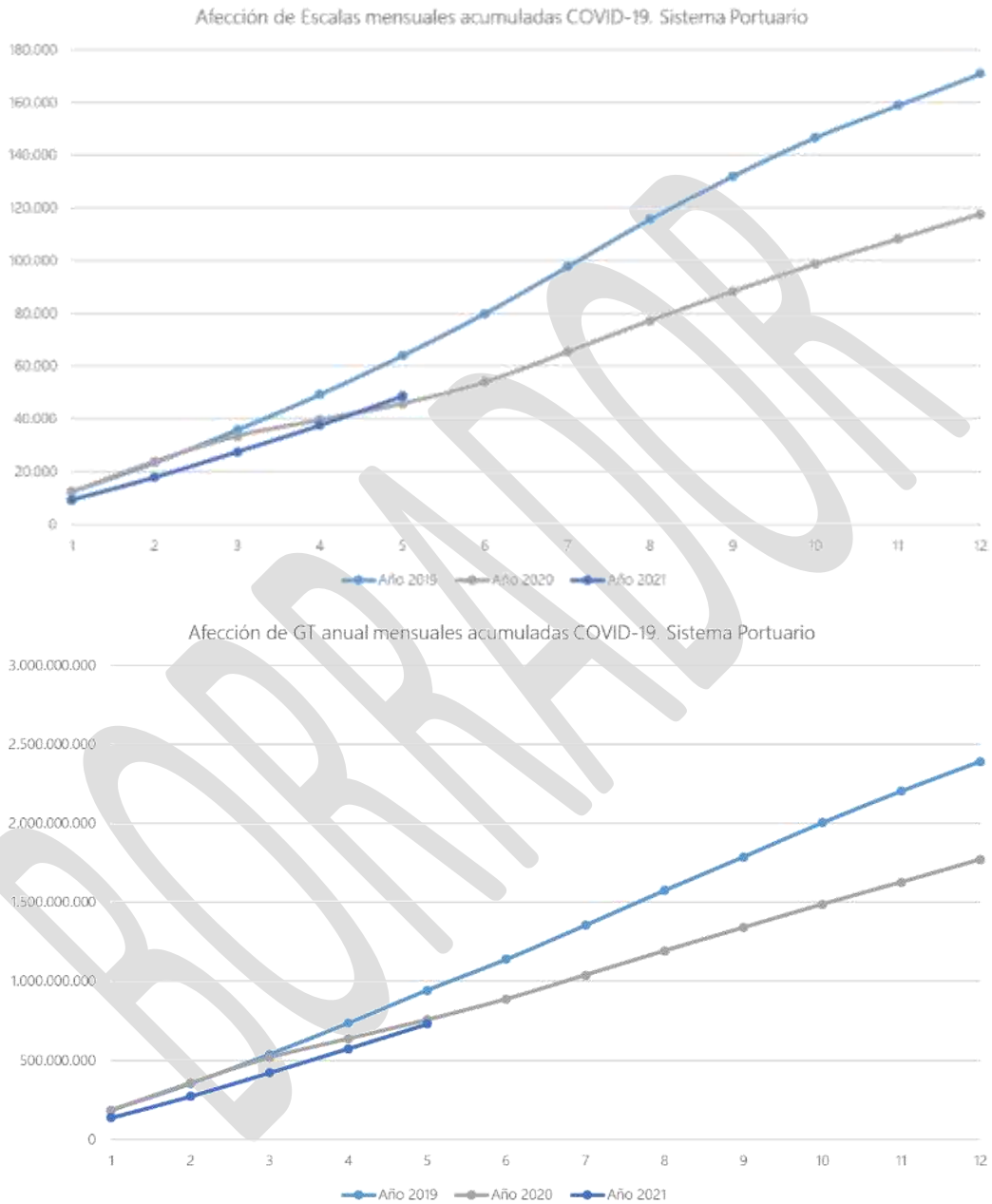
Figura 1

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



Figura 2

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



2. SERVICIOS PORTUARIOS TÉCNICO-NÁUTICOS

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

Figura 3

Total tráfico portuario¹ en el sistema portuario estatal, nº de escalas y arqueo bruto de los buques. 2013-2020.



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

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

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

Figura 4

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

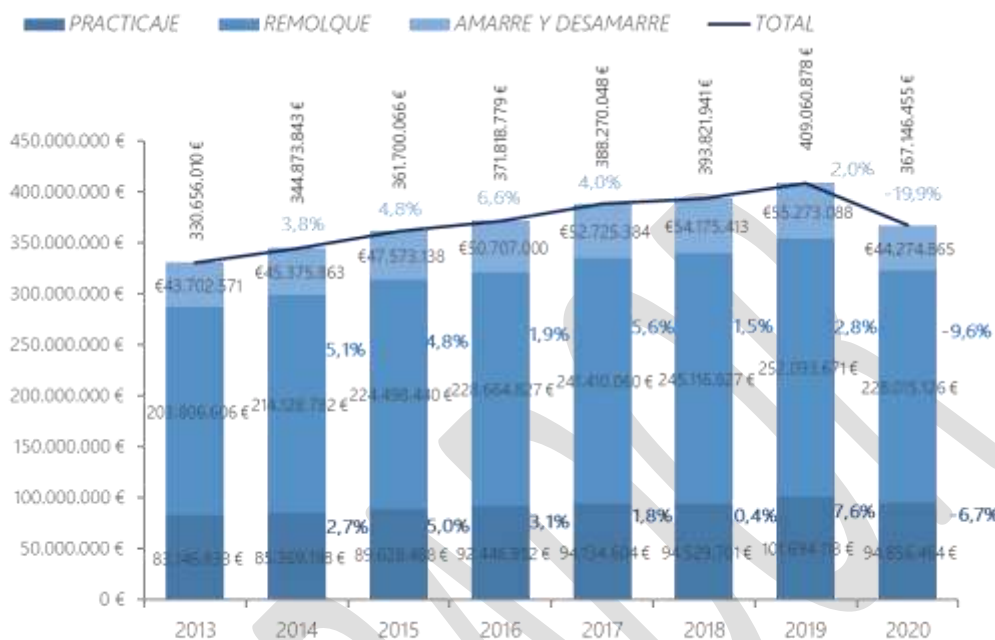


El número de servicios técnico-náuticos prestados en el ejercicio de 2020 se ha visto reducido respecto al 2019, cambiando la tendencia de creciente existente hasta ese mismo año. Las tasas de variación interanual registradas entre los años 2020 y 2019 han sufrido un descenso de -11,8% para practicaje, -8,7% para remolque y -20,6% para amarre y desamarre, obteniendo como resultado 171.630, 61.133 y 192.441 servicios respectivamente.

En lo que respecta a la facturación de los servicios portuarios técnico-náuticos, en términos generales se ha producido un descenso de la facturación de un -10,2%. De manera particular, los descensos se han producido en los servicios de practicaje (descenso de un -6,7%), remolque (descenso del -9,6%) y servicio de amarre y desamarre (máximo descenso de un -19,9%).

Figura 5

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

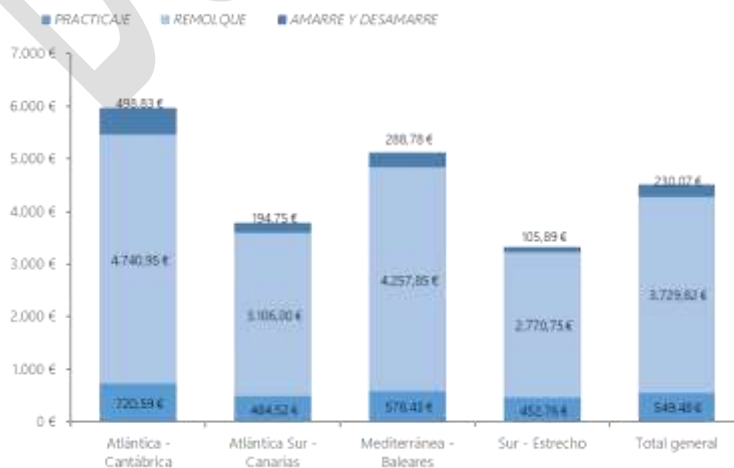


A continuación, se muestra la facturación media de cada servicio portuario (€/servicio) en cada una de las fachadas del sistema portuario.

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

Figura 6

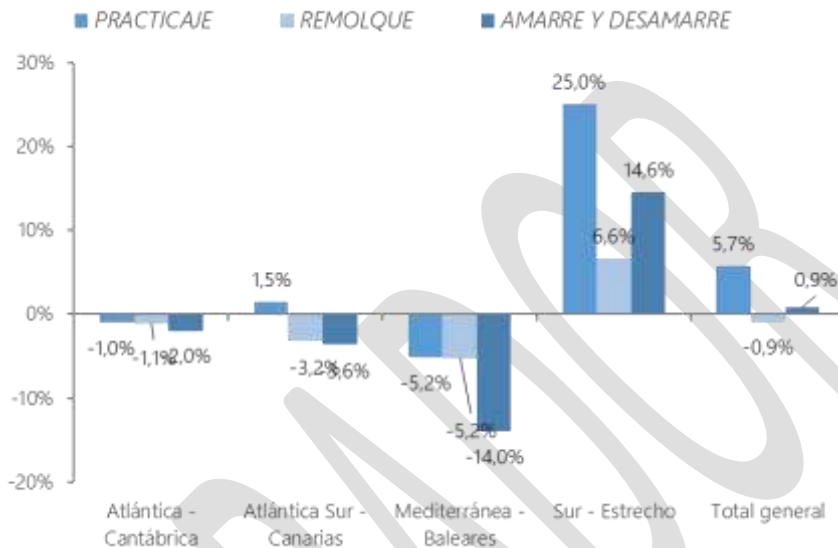
Facturación media por servicio de los servicios técnico-náuticos. 2020.



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

Figura 7

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



Tal y como se puede apreciar los mayores descensos se han producido en el servicio portuario de amarre y desamarre, concretamente en la fachada Mediterránea-Baleares con un descenso de la facturación media del -14,0%, seguido de los descensos de -3,6% y -2,0% de las fachadas Atlántica Sur-Canarias y Atlántica-Cantábrica respectivamente. Por el contrario, la fachada Sur-Estrecho sufrió un crecimiento del 14,6%, resultando una variación total en el servicio de amarre y desamarre del 0,9% de crecimiento.

Respecto al servicio portuario de remolque, todas las fachadas a excepción de la Sur-Estrecho, han sufrido un descenso en la facturación media por servicio, siendo el decrecimiento total de este servicio de -0,9%. La fachada Mediterránea-Baleares sufrió el máximo descenso seguida de la Atlántica Sur-Canarias, con -5,2% y -3,2% respectivamente. La fachada Sur-Estrecho por el contrario, experimentó un crecimiento del 6,6%.

Por último, en el caso del servicio portuario de practicaaje, la facturación media por servicio se incrementa en un 5,7% en general. Las fachadas Atlántica-Cantábrica y Mediterránea-Baleares sufrieron descensos de -1,0% y -5,2% de manera respectiva, mientras que la fachada Sur-Estrecho y la Atlántica Sur-Canarias crecieron un 25,0% y un 1,5% respectivamente.

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

Figura 8

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

SERVICIOS TÉCNICO - NÁUTICOS		Practicaje		
Indicador	Fachada	2019	2020	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	27.001	24.457	-9,42%
	Atlántica Sur - Canarias	48.764	45.508	-6,68%
	Mediterránea - Baleares	61.821	69.239	12,00%
	Sur - Estrecho	58.084	33.426	-42,45%
	TOTAL	195.670	172.630	-11,77%
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	19.662.041 €	17.623.359 €	-10,37%
	Atlántica Sur - Canarias	23.285.390 €	22.049.370 €	-5,31%
	Mediterránea - Baleares	37.715.835 €	40.049.762 €	6,19%
	Sur - Estrecho	21.030.852 €	15.133.973 €	-28,04%
	TOTAL	101.694.118 €	94.856.464 €	-6,72%
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	728 €	721 €	-1,05%
	Atlántica Sur - Canarias	478 €	485 €	1,47%
	Mediterránea - Baleares	610 €	578 €	-5,19%
	Sur - Estrecho	362 €	453 €	25,05%
	MEDIA NACIONAL	520 €	549 €	5,73%

Figura 9

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

SERVICIOS TÉCNICO - NÁUTICOS		Remolque		
Indicador	Fachada	2019	2020	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	12.966	12.200	-5,91%
	Atlántica Sur - Canarias	10.736	10.628	-1,01%
	Mediterránea - Baleares	22.756	20.865	-8,31%
	Sur - Estrecho	20.493	17.440	-14,90%
	TOTAL	66.951	61.133	-8,69%
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	62.152.814 €	57.842.558 €	-6,93%
	Atlántica Sur - Canarias	34.443.606 €	33.010.564 €	-4,16%
	Mediterránea - Baleares	102.245.374 €	88.840.086 €	-13,11%
	Sur - Estrecho	53.251.877 €	48.321.918 €	-9,26%
	TOTAL	252.093.671 €	228.015.126 €	-9,55%
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	4.793 €	4.741 €	-1,09%
	Atlántica Sur - Canarias	3.208 €	3.106 €	-3,19%
	Mediterránea - Baleares	4.493 €	4.258 €	-5,24%
	Sur - Estrecho	2.599 €	2.771 €	6,63%
	MEDIA NACIONAL	3.765	3.730	-0,94%

Figura 10

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

SERVICIOS TÉCNICO - NÁUTICOS		Amarre y desamarre		
Indicador	Fachada	2019	2020	%
Nº de servicios	Atlántica - Cantábrica	25.647	22.088	-13,88%
	Atlántica Sur - Canarias	46.398	47.506	2,39%
	Mediterránea - Baleares	70.300	55.740	-20,71%
	Sur - Estrecho	100.021	67.107	-32,91%
	TOTAL	242.366	192.441	-20,60%
Facturación total	Atlántica - Cantábrica	13.058.821 €	11.968.421 €	-8,35%
	Atlántica Sur - Canarias	9.369.765 €	9.103.687 €	-2,84%
	Mediterránea - Baleares	23.598.517 €	16.096.715 €	-31,79%
	Sur - Estrecho	9.245.985 €	7.106.042 €	-23,14%
	TOTAL	55.273.088 €	44.274.865 €	-19,90%
Facturación/servicio	Atlántica - Cantábrica	509 €	499 €	-2,03%
	Atlántica Sur - Canarias	202 €	195 €	-3,56%
	Mediterránea - Baleares	336 €	289 €	-13,97%
	Sur - Estrecho	92 €	106 €	14,55%
	MEDIA NACIONAL	228 €	230 €	0,88%

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

En relación con el análisis que se realizará en el apartado 3 para el servicio de recepción de desechos, se incluye a continuación un resumen de la facturación hipotética media por escala para los cuatro servicios portuarios asociados al buque: los servicios técnico-náuticos y el servicio de recepción de desechos (para este último, sólo se consideran los servicios con facturación por tarifa fija, Anexos I y V). Se ha considerado que en una escala se da un único servicio de recepción de desechos y dos servicios de cada uno de los denominados técnico-náuticos.

Figura 11

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





2.1. PRACTICAJE

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

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

El plazo máximo para las licencias en el sistema portuario español es de 10 años, y el plazo medio de los títulos habilitantes existentes en la actualidad está en torno a los 7 años (7,25 años)

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

2.1.1. INDICADORES DE RECURSOS Y SERVICIOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

a. *Número de prácticos por puerto*

Este indicador se representa en un mapa que incluye los puertos en su ubicación geográfica, a través de un icono cuyo tamaño es proporcional al número de prácticos que prestan servicio en cada puerto. Los puertos que concentran un mayor número de prácticos son: Algeciras y Barcelona con 18 prácticos, seguidos de Bilbao con 17, y Sevilla y Valencia con 14 prácticos de manera respectiva, y en sus fachadas correspondientes. En el caso de los puertos de las Islas Canarias, destaca el caso de Las Palmas, con un total de 12 prácticos.

Figura 12

Número de prácticos por puerto. 2020.



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

Figura 13

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



Las gráficas anteriores muestran el desglose por tramos de arqueo bruto del número de servicios realizados, por puerto, en el año 2020. Los puertos que mayor número de servicios concentran son Barcelona (28.530 servicios), Las Palmas (20.656 servicios), Bahía de Algeciras (17.383 servicios) y Valencia (11.504 servicios).

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

Existen ciertas desviaciones como las que se observan en el Puerto de Bilbao, que tiene un número de prácticos similar a Barcelona o Bahía de Algeciras, a pesar de ser un puerto con menos servicios (7.228), siendo el puerto con mayor número de servicios en la Fachada Atlántica - Cantábrica. El Puerto de Sevilla también presenta un número de prácticos elevado con respecto a su número de servicios, ostentando medios humanos en el nivel del Puerto de Valencia, con un total de 2.334 servicios, debido a la complejidad y tiempo de prestación al tratarse de un puerto interior de acceso fluvial. Asimismo, se observa que, en aquellos puertos en los que predomina el tráfico de buques de pasaje, hay una menor necesidad de prácticos que en los puertos en los que predomina el tráfico de mercancías, debido a que por su mayor frecuencia estos tráficos acceden a exenciones al practicaaje.

2.1.2. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

La siguiente gráfica muestra el número medio de servicios por práctico en cada puerto mediante el tamaño de la burbuja, incluyendo en azul aquellos puertos que presentan valores del indicador por encima de la media nacional y en amarillo los que se encuentran por debajo. La media nacional en el año 2020 ha sido de 735 servicios por práctico.

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

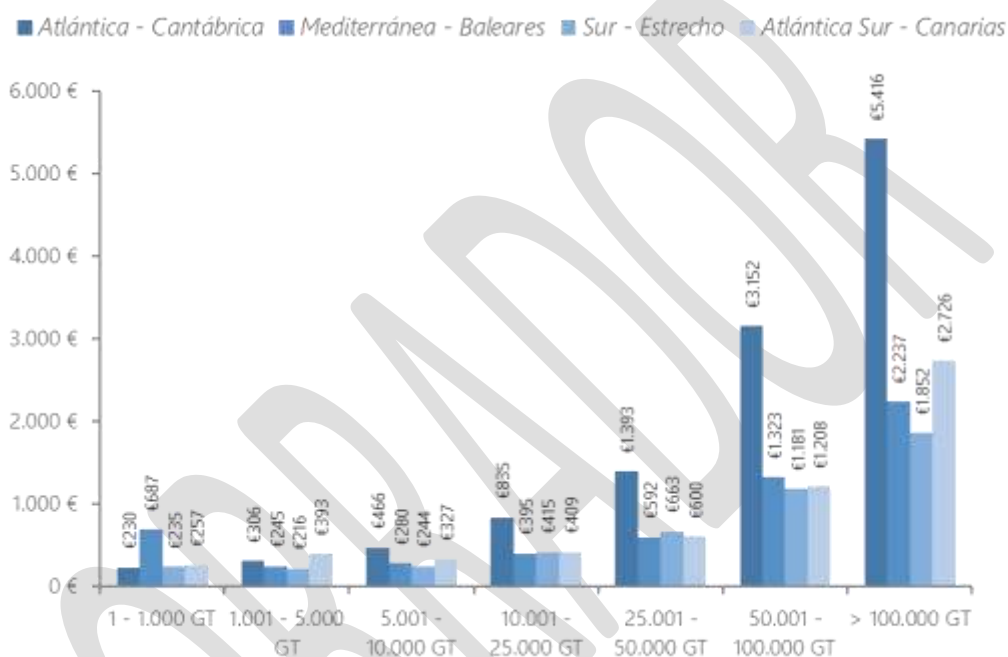
Las diferencias con respecto a la línea de ajuste pueden ser debidas diversos factores: condiciones climatológicas e hidrológicas, distancias a recorrer, etc. Tanto el Puerto de Bilbao como el de Sevilla continúan alejándose de la curva de ajuste presentando una productividad inferior a la media nacional, con 425 y 167 servicios por práctico respectivamente. En el caso de Sevilla la complejidad del servicio (larga duración) justifica la desviación respecto a la línea de regresión, al igual que en Bilbao, donde la duración del servicio de practicaaje es grande. En el lado opuesto se encuentran los puertos de Eivissa (1.820 servicios por práctico), Las Palmas (1.721 servicios por práctico), Barcelona (1.585 servicios por práctico), Alcudia (1.439 servicios por práctico) y Arrecife (1.340 servicios por práctico); que presentan productividades superiores a la definida por la tendencia nacional. En total, se trata de 12 puertos los cuales superan el promedio de servicios prestados por práctico a nivel nacional.

2.1.3. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

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

Figura 15

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



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



2.2. REMOLQUE

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

El plazo máximo para las licencias en el sistema portuario español es de 10 años (Ley 33/2010) aunque la Ley 48/2003 establecía su duración máxima en 13 años. El plazo medio de los títulos habilitantes existentes está en torno a los 10 años (9,7 años).

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

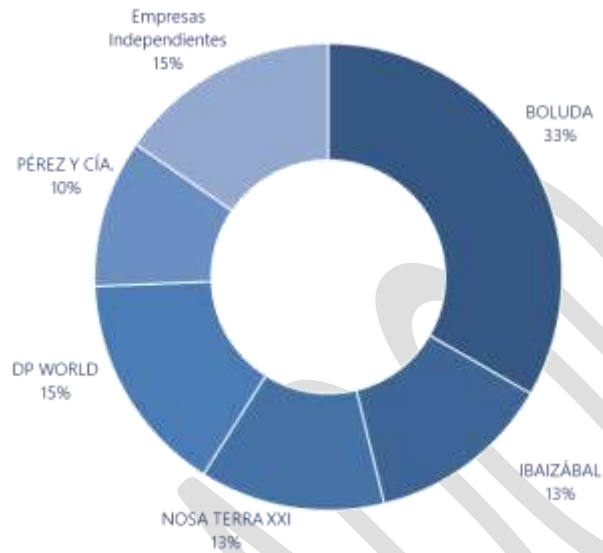
a. Grado de competencia empresarial en el mercado del servicio portuario de remolque, en número de títulos habilitantes según el registro de empresas prestadoras de los servicios portuarios

Existe una fuerte presencia de determinadas empresas o grupos empresariales en el servicio de remolque, frente a un número más reducido de empresas independientes. Para determinar el grado de competencia, se ha contabilizado el número de títulos habilitantes, con dos matices: (1) el análisis se hace por Autoridad Portuaria, no por puerto. (2) En el caso de títulos en los que la prestadora sea una empresa participada por más de un grupo empresarial, se ha optado por sumar el título en ambos participantes. Bajo estos supuestos, al grupo Boluda le pertenecen o participa en un 33 % de los títulos habilitantes existentes, a Empresas Independientes le pertenecen un 15 %, a DP World² un 15 %, al Grupo Ibaizabal un 13 %, al Grupo Nosa Terra XXI un 13 % y a Pérez y Cía. un 10 %.

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

Figura 16

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



2.2.1. INDICADORES DE RECURSOS Y SERVICIOS DEL SERVICIO DE REMOLQUE

a. Número de remolcadores por puerto

Este indicador se representa en un mapa que incluye los puertos en su ubicación geográfica, a través de un icono cuyo tamaño es proporcional al número de remolcadores que prestan servicio en cada puerto. Los remolcadores no se discriminan por tamaño o potencia. Los puertos que concentran un mayor número de remolcadores son: Bilbao y Gijón, en la fachada Atlántica-Cantábrica, con 8 y 7 remolcadores respectivamente; Barcelona y Tarragona en la fachada Mediterráneo-Baleares, con 7 y 6 remolcadores respectivamente; Bahía de Algeciras y Almería en la fachada Sur-Estrecho, con 8 y 5 remolcadores; y Huelva y Las Palmas en la fachada Atlántico Sur-Estrecho, con 12 y 8 remolcadores, respectivamente.

Figura 17

Número de remolcadores por puerto. 2020.



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

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



Las gráficas anteriores muestran el desglose por tramos de arqueo bruto del número de servicios de remolque realizados, por puerto, en el año 2020. Los puertos que mayor número de servicios concentran son Bahía de Algeciras (10.943 servicios), Valencia (6.671 servicios), Barcelona (6.427 servicios) y Las Palmas (5.665 servicios) y, seguidos en otro nivel de servicios prestados, Bilbao (3.591 servicios), Tarragona (3.242 servicios) y Cartagena (2.964 servicios). Destacar que en el puerto de Valencia se concentra el mayor porcentaje de servicios en los tramos de arqueo bruto más altos.

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

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

2.2.2. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE REMOLQUE

La siguiente gráfica muestra el número medio de servicios por remolcador en cada puerto mediante el tamaño de la burbuja, incluyendo en azul aquellos puertos que presentan valores del indicador por encima de la media nacional y en amarillo los que se encuentran por debajo. La media nacional en el año 2020 ha sido de 405 servicios por remolcador. En el caso de Melilla, el servicio de remolque es obligatorio para todos los buques por motivos de seguridad, prestándose como mínimo en todas las maniobras, por lo que al disponer de un único remolcador el número de servicios por remolcador es muy alto, alcanzando los 1.792 servicios, la cifra más alta de todos los puertos. El puerto con el valor más bajo de este indicador es Gandía, con 21 servicios por remolcador.

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

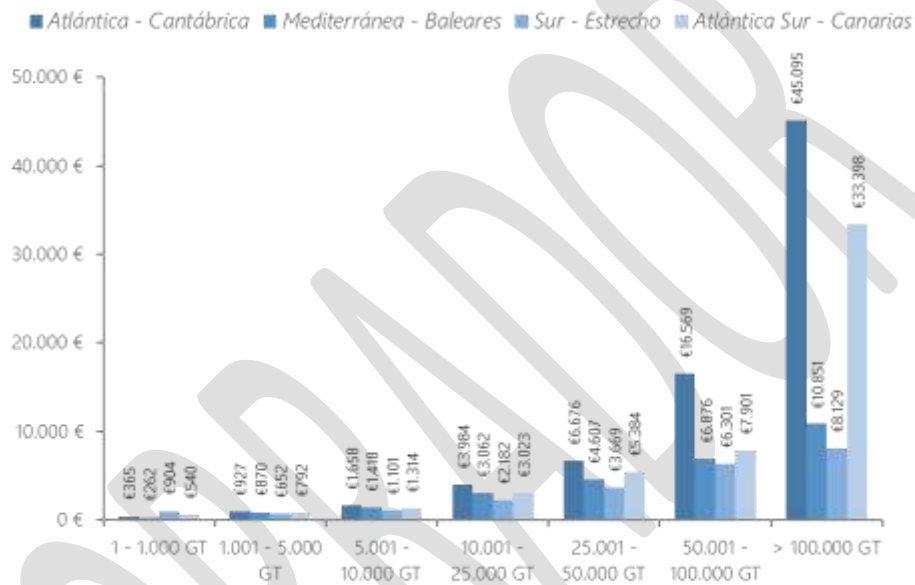
Tanto el Puerto de Gijón como el Puerto de Huelva se alejan de la curva de ajuste presentando una productividad inferior a la media nacional, con 136 y 171 servicios por remolcador respectivamente. En ambos tiene que ver, como ya se ha mencionado, con la complejidad de las operaciones como (necesidades particulares de los buques de GNL, por ejemplo) y la climatología en el caso de Gijón. En el lado opuesto se encuentran los Puertos de Bahía de Algeciras (1.368 servicios por remolcador), Valencia (1.334 servicios por remolcador) y Barcelona (918 servicios por remolcador; que presentan, junto con otros 8 puertos, productividades superiores a la definida por la media nacional.

2.2.3. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SERVICIO DE REMOLQUE

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

Figura 20

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



Como se puede observar, en la fachada Atlántica – Cantábrica la facturación media por servicio es la más alta en prácticamente todos los tramos de arqueo bruto y además se aleja cada vez más de las facturaciones medias del resto de fachadas a medida que aumentan los GT. La mayor diferencia de esta fachada se concentra en el tramo de arqueo 50.001-100.000 GT, con un promedio de 16.569 €/servicio, el cual es 2,36 veces superior al promedio de las restantes fachadas. Por otro lado, en líneas generales, las fachadas que en todos los casos presentan valores promedios similares y más económicos por servicio se tratan de la fachada Mediterránea-Baleares, Sur-Estrecho y Atlántica Sur-Canarias, siendo la más económica de todas la Sur-Estrecho. Destaca además la facturación en la fachada Atlántica Sur-Canarias en el tramo de arqueo >100.000 GT, que triplica las facturaciones de las fachadas Mediterránea-Baleares y Sur-Estrecho, las cuales para el resto de tramos de arqueo presentan valores similares, y se acerca a la fachada Atlántica-Cantábrica.