

Lanzarote

• CANCELACIÓN
• GRATIS

RESERVA

IBEX 35 ▼ -0,20% / EUROSTOXX 50 ▼ -0,43% / S&P 500 ▼ -1,55% / EUR X USD ▼ -0,377% / PETROLEO BRENT ▲ 5,887

CincoDías

Directorio de empresas
Más de 7 millones de empresas y autónomos españoles



Encuétralo ya aquí



Iberinform
Crédito y Caución
CincoDías

ACTUALIDAD Febrero se salda con la creación de 67.000 empleos, según los datos de afiliación »

Legal

COMPETENCIA >

La red de Puertos del Estado en el punto de mira de la CNMC

El sector portuario es un foco de disputas y situaciones potencialmente contrarias a la competencia

5D PEDRO CALLOL



Terminal de contenedores del puerto de Algeciras. EFE

[Ir a comentarios](#)

Madrid | 24 FEB 2022 - 08:46 CET

La semana pasada la CNMC ha hecho pública una consulta sobre la competencia en los servicios prestados en los puertos de interés general. El regulador lleva a cabo estudios sobre mercados o sectores de la economía como parte sustancial de sus competencias de promoción de la competencia, y esta consulta se encuadra en el marco de un estudio sobre la red de puertos de interés general iniciado en abril de 2019. Esta red se encuentra constituida por 46 puertos de titularidad estatal gestionados por las Autoridades Portuarias (APs), cada una de las cuales regula a través de sus pliegos de condiciones y de su actividad de vigilancia, las condiciones económicas y cualitativas de los servicios. Es decir, que la actividad de las APs es en gran medida determinante de las condiciones de competencia en los servicios portuarios contemplados por la Ley de Puertos.

Los puertos del Estado constituyen un sector estratégico para la economía por razón de su actividad, su tamaño y por nuestra geografía, al ser una cuasi-isla (a la que se suman los territorios insulares), donde la gran mayoría de las mercancías y suministros entran y salen por vía marítima. Por otra parte, el sector portuario (no solamente en España, pero también) es un foco de disputas y situaciones potencialmente contrarias a la competencia, derivadas de razones económicas (al tratarse de infraestructuras de acceso concentradas en un punto y limitadas por razones físicas, y regulatorias, son susceptibles de dar lugar a situaciones de “cuellos de botella”), culturales (cercanía entre los operadores) o de inercia (relacionadas con la presencia de unos pocos operadores que han asumido posiciones de gran pujanza económica en el tiempo).

Todo ello explica que la CNMC haya sido tremendamente activa en los últimos años en relación con el sector de los puertos del Estado, donde ha llevado a cabo varias investigaciones sobre conductas anticompetitivas, algunas de ellas de gran calado, como las de los puertos de Valencia, Barcelona, Vigo entre otros, en mercados como la estiba, amarre, consignatarios o el transporte de contenedores; la CNMC ha tenido expedientes innovadores en relación con la negociación colectiva de las condiciones laborales en el sector de la estiba; y ha revisado varias concentraciones en los servicios portuarios, inclusive alguna compleja como la fusión a monopolio en el sector del amarre en el puerto de Barcelona concluida recientemente en segunda fase con sujeción a un compromiso de contención de precios.

La consulta planteada es amplia al versar sobre los diversos servicios portuarios (practicaje o servicio de guiado de naves dentro de los puertos, remolque, amarre, manipulación de mercancías, pasaje, recepción de residuos, **bunkering** o suministro de combustible, consignatarios, transporte terrestre, almacenamiento y depósito en la zona del puerto). El regulador espera obtener información de todos los agentes involucrados, prestadores de servicios, usuarios e incluso administraciones públicas.

La CNMC es ya consciente de numerosas disfunciones. La propia regulación portuaria y los pliegos de condiciones de servicios ya referidos contienen en ocasiones obligaciones de diversa índole que contribuyen a cimentar posiciones preexistentes de fuerza económica. Así sucede, por ejemplo, con algunas instancias de precios máximos o ciertas obligaciones de servicio universal o coberturas mínimas, geográficas o tecnológicas, que, si bien en su origen podían responder a finalidades comprensibles, han podido llegar a convertirse en obstáculos o barreras capaces de desincentivar, incluso impedir, la entrada de nuevos competidores. A la vista de lo anterior, se desprende de las preguntas planteadas en la consulta dirigidas a las empresas del sector que una de las preocupaciones de la CNMC es comprender si el marco regulatorio, estructuras tarifarias, obligaciones de servicio público y condiciones de los pliegos particulares son adecuados a las circunstancias actuales de los diversos mercados de servicios portuarios. La consulta se dirige también a los usuarios de los servicios a fin de entender, también por el lado de la demanda, el funcionamiento, calidad y factores, y grado de competencia de los servicios. Por ejemplo, en los casos en que el número de prestadores por servicio se encuentra limitado por la normativa, se pregunta sobre la posibilidad y conveniencia de que se permita la participación de más operadores.

Pedro Callol es socio fundador de Callol, Coca & Asociados.

Archivado en

OPINIÓN CNMC PUERTOS DEL ESTADO PUERTOS MINISTERIO DE FOMENTO TRANSPORTE MARÍTIMO MINISTERIOS

Contenido patrocinado

Recomendado por |