

# Competencia en el sistema portuario español

Durante este 2019 ha sido noticia que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), siendo el organismo que promueve y defiende el buen funcionamiento de todos los mercados en interés de los consumidores y de las empresas, ha iniciado un estudio sobre la competencia en el sistema portuario español. Todo ello dentro del Plan de Actuación de la CNMC para 2019 entre cuyos objetivos radica el compromiso de estudiar el sector portuario desde el punto de vista de la competencia y la regulación económica eficiente por su especial relevancia para la competitividad de la economía española.

SALVA BUENO  
socio MA Abogados

A este respecto la CNMC anunciaba, en el mes de abril, el inicio del citado estudio enmarcando como puntos sometidos a evaluación: la intensidad de la competencia entre puertos españoles y de terceros países y la eficacia de nuestro sistema portuario. Con objeto de alcanzar dicho cometido, advierte la CNMC, los elementos sujetos a revisión serán los siguientes: “[...] identificar si existen restricciones a la competencia en el modelo portuario y proponer, en su caso, medidas que palién el efecto negativo de las mismas. Para ello, se profundizará en el diseño del sistema portuario español, las tasas y el sistema tarifario portuario, la regulación de servicios y el régimen de concesiones y autorizaciones y de licencias”.

En la fecha en la que se publique el presente artículo todavía no habrá sido concluido dicho trabajo, al menos no será público el resultado, pero ello no es óbice para afirmar que el resultado de dicho estudio no causará indiferencia.

En lo que ahora nos atiende, reclama nuestra atención que la CNMC focalice parte de su trabajo en el diseño del sistema portuario español, enunciando que, entre otros aspectos, será revisado el régimen de concesiones y autorizaciones y licencias, y todo ello cuando, en los considerandos (nº 10) 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, se admite la coexistencia de distintos modelos de gestión portuaria bajo la condición de ser respetuosos con un marco normativo

común para la prestación de servicios portuarios considerados como estratégicos, y con él, se interioricen las normas comunes en materia de transparencia financiera establecidas en dicho reglamento europeo.

## REVISIÓN

Tal y como destacábamos la CNMC pretende efectuar una revisión del modelo actual al auspicio tanto de las nuevas referencias europeas, como de nuestra normativa vigente -Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante -, pero, y sobre todo, a tenor de la situación actual de nuestros puertos, y en particular, la interacción entre agentes públicos y privados que actúan en bajo dicho contexto.

El análisis que se puede formular a partir de estos mimbres es, ciertamente extenso, pudiéndose advertir la concurrencia de distintos puntos de observación para formular un pronunciamiento que responda a la pretensión inicial formulada por la CNMC. Pero en lo que ahora nos atiende formularemos la siguiente cuestión, ¿están sometidas a revisión las competencias, así como el proceder seguido hasta nuestros días, de los que son, por el momento, tutores, así como responsables, de ser desarrollada la actividad portuaria bajo el guión que predica el artículo 104 TRLPMM, es decir, presidida por un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios en los puertos de interés general? Entendemos que, efectivamente, será objeto de reflexión en el estudio promovido por la CNMC.

Y todo, por cuanto a lo largo del texto normativo vigente son varias las referencias y encomiendas que se trasladan a Puertos del Estado, así como a las respectivas autoridades portuarias, para velar tanto por la competencia efectiva en la prestación de los servicios portuarios, como para evitar situaciones de dominio del mercado susceptibles de afectar a la libre competencia.

Artículos, entre otros, como el 84.2, el 104, así como el 125, todos ellos del TRLPMM, conjugan un elenco atribuciones, potestades y quehaceres impuestos a dichas instituciones que responden a preservar y salvaguardar el bien jurídico sometido a protección, esto es, un ecosistema portuario sano en lo que a la competencia entre operadores de servicios portuarios atiende.

Se pregonan, pues, de la administración portuaria estatal las siguientes facultades: cautelares y preventivas, pero a su vez proactivas, tanto de control como de supervisión, todas ellas en defensa del interés prescrito, incluso Puertos del Estado, así como las autoridades portuarias que por circunscripción territorial ostenten competencia, alcanzan a arbitrar conflictos.

## AVANZADOS

Siendo así las cosas, es decir, existiendo tutores acreditados y especializados en el sector portuario en particular, y disponiendo éstos de herramientas para el ejercicio de su función, si la competencia en el sector portuario ha sido puesta en cuarentena por el máximo organismo con atribuciones en la salud de los mercados, y si el diagnóstico que emita este organismo especializado no es positivo, tal vez, el sistema de concesiones y autorizaciones se resienta, aun cuando, y no es menos cierto, que el sistema español es uno de los sistemas más avanzados de nuestro entorno.

La CNMC ya lo destacó en su nota de prensa “cada puerto de interés general, en virtud de un principio de autonomía portuaria que busca una gestión más eficiente, tiene la potestad de regular las obligaciones de servicio público, el número de prestadores de servicios, las tarifas de los servicios portuarios, o el diseño de concesiones y autorizaciones públicas, entre otros aspectos, todos ellos con implicaciones en términos de competencia”, situando así el acento en el elemento subjetivo que a su vez es vertebrador del modelo en sí mismo.

Como apuntábamos en líneas previas, el resultado de este estudio pilotado por la CNMC no dejará indiferente a nadie, pero, el binomio inversor/operador portuario aguarda un marco competitivo maduro, sin estridencias, pero confortable y equilibrado para la seguridad de las inversiones presentes y futuras. ■



Salva Bueno, socio MA Abogados