

La CNMC analiza dos propuestas normativas relacionadas con las ayudas al transporte de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias

- Los sobrecostes que afronta el transporte marítimo y aéreo de mercancías en la zona pueden compensarse mediante ayudas.
- Para ello, la normativa determina cómo se calculan los costes a partir de los cuales se puede recibir una subvención pública.
- La CNMC recomienda establecer esos costes en función de criterios de eficiencia, en vez de como un promedio de los costes de los operadores.

Madrid, 24 de noviembre de 2021.- La CNMC ha emitido un informe conjunto sobre los proyectos de Órdenes Ministeriales por las que se determinan los costes tipo aplicables a los costes subvencionables en el transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias para el año 2020.

Estos costes se encuentran regulados en los Reales Decretos 552/2020 (mercancías incluidas en el Anexo I TFUE) y 147/2019 (mercancías no incluidas en el Anexo I TFUE) y ahora son desarrollados mediante Órdenes ministeriales ([IPN/CNMC/037/21](#)) ([IPN/CNMC/038/21](#)).

Sin poner en duda la conveniencia de instrumentar medidas para compensar la lejanía, insularidad y condición de región ultraperiférica del archipiélago, la CNMC reitera sus recomendaciones de modificar el diseño y la metodología utilizada para instrumentar las medidas proyectadas, con el objeto de incrementar la eficacia de la actuación pública.

Empresas eficientes

La CNMC ha recomendado tradicionalmente que los costes se determinen teniendo en cuenta los costes propios de una empresa gestionada de manera eficiente, en lugar de basarse en el coste medio ponderado de los operadores, como se ha hecho tradicionalmente.

Como novedad de este año, se ha producido un tímido avance en este sentido, en la medida en que se ha introducido un criterio de eficiencia dentro del cálculo de los costes.

Sin embargo, el concepto de empresa eficiente y bien gestionada se está utilizando como medio de corrección del cálculo base previo, que sigue basado

en el coste medio ponderado de los operadores, y no como elemento de cálculo base, como se ha recomendado por parte de esta Comisión.

Adicionalmente, la CNMC realiza las siguientes recomendaciones:

- En cuanto al procedimiento, se recuerda la necesidad de elaborar un método alternativo y más ajustado de costes vinculados, incluyendo nuevos elementos (por ejemplo, mayor precisión de los costes por tipología de mercancía).
- En cuanto a la determinación de los costes tipo, podría haber un problema de no resolución de costes sobrevalorados (deducidos por la existencia de pocas solicitudes afectadas por los costes tipo) e infravalorados (al existir trayectos en los que la amplia mayoría de transportes realizados tienen un coste superior al coste tipo establecido).
- Se sugieren nuevos elementos para incluir en el estudio de costes, como la distancia, el tiempo, el tipo de flota o la ocupación media de la ruta.

La CNMC es el organismo independiente regulador de los mercados y que garantiza y promueve una competencia efectiva. Este informe se emite a solicitud del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en ejercicio de las competencias de la CNMC en aplicación del artículo 5.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de Creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.