

La CNMC propone mejorar la competencia en los servicios prestados en los puertos españoles

- En dos estudios analiza servicios como el practicaaje, remolque, amarre y desamarre, *marpol* y *bunkering*, la estiba y los servicios al pasaje.
- La regulación existente dificulta la competencia y, en muchos de ellos, persiste un régimen de monopolio.
- Las reformas en servicios clave como la estiba mejorarían la competitividad de la economía y el bienestar de los consumidores.

Madrid, 22 de octubre de 2025.- La CNMC ha analizado en dos estudios ([E/CNMC/004/24](#)) y ([E/CNMC/005/24](#)) cómo funcionan los principales servicios prestados en la red de puertos de interés general de nuestro país, donde, en general, hay poca competencia y persiste una regulación ineficiente.

Potenciar la competencia en los puertos podría mejorar la economía y el bienestar de los consumidores, fomentando menores costes, mejor calidad de los servicios, aumentos en el tráfico de mercancías y pasajeros, la llegada de nuevas industrias o incentivos a la innovación y a la inversión.

Los servicios en los puertos analizados

Los estudios analizan respectivamente los siguientes servicios:

- Los prestados directamente a los buques ([E/CNMC/004/24](#)): servicios técnico-náuticos (practicaaje, remolque y amarre y desamarre), servicio de recepción de desechos generados por los buques (MARPOL, *marine pollution*) y el servicio de suministro de combustible (*bunkering*).
- Los de manipulación de mercancías, o estiba, y el servicio al pasaje de viajeros ([E/CNMC/005/24](#)).

Barreras a la competencia y a la eficiencia

En muchos casos, los servicios se prestan en un régimen de monopolio o con escasa competencia. Se debe a la existencia de barreras a la competencia, en general, que se originan por normativas (incluyendo los pliegos que establecen las normas en los puertos), los sistemas de licencias y las concesiones.

Además, hay limitaciones en la actualización y transparencia de los pliegos y concesiones y, en algunos casos, requisitos excesivos para operar (medios humanos y materiales, obligaciones de servicio público, tarifas máximas, etc.). En el caso del practicaaje se presta en régimen de monopolio por ley. Existen además restricciones de acceso a la profesión de práctico y de estibador que dificultan el acceso a los interesados. En remolque, se exigen barcos con bandera española. En manipulación de mercancías, hay rigideces en la

organización del trabajo (los turnos, la movilidad funcional o los equipos), en la contratación y en la automatización.

Recomendaciones

Para impulsar la eficiencia y competencia en estos servicios, que resulte en mejoras para los puertos, la economía y los consumidores, se recomienda:

- Promover un marco transparente, eficiente y competitivo:
 - Actualizar los pliegos de prescripciones y condiciones particulares a la normativa vigente y diseñarlos con un enfoque procompetitivo.
 - Reformar el sistema de licencias y autorizaciones, incluidas en su caso las tarifas máximas, que permitan los máximos niveles de competencia, e impulsar la transparencia de las concesiones demaniales mediante la creación de un registro.
 - Establecer sistemas de competencia *por* el mercado mediante concursos en los casos en que no sea viable la competencia *en* el mercado.
 - Establecer sistemas de incentivos y desempeño procompetitivos.
 - Valorar introducir un regulador y supervisor independiente.
- Promover más competencia y eficiencia en servicios prestados a los buques:
 - En el practicaaje: eliminar el monopolio legal y mejorar el acceso a la profesión, así como flexibilizar las exenciones del buque y valorar la introducción del practicaaje desde tierra.
 - En el remolque: asegurar la proporcionalidad en su obligatoriedad, replantear el requisito de bandera española en los remolcadores y valorar alternativas procompetitivas sobre la propiedad de los activos.
 - En la recepción de desechos (MARPOL): delimitar los tipos de licencias para maximizar la competencia, homogeneizar los conceptos sujetos a las tarifas y revisarlas en caso de desajuste persistente entre ingresos y gastos.
 - En el suministro de combustible (*bunkering*): clarificar la clasificación legal del servicio sin incrementar las barreras regulatorias y aumentar la transparencia de los precios.
- Más competencia y eficiencia en el servicio de manipulación de mercancías:
 - Facilitar el acceso a la profesión de estibador: revisar la duración de la formación, facilitar la homologación de trabajadores europeos y reforzar la independencia de las evaluaciones.

- Evaluar la eficiencia de que existan los CPE, en lugar de ETT, y eliminar obstáculos injustificados a la libertad de las empresas para escoger entre modelos para conseguir trabajadores portuarios.
- Incrementar la flexibilidad en la organización del trabajo portuario y eliminar el régimen de preferencia por los trabajadores de los CPE.
- Mejorar el marco regulatorio para no obstaculizar la inversión en automatización.
- Reforzar la eficiencia en los Puntos de Inspección Fronterizos.
- Revisar el sistema de concesiones portuarias: principalmente, analizando los plazos óptimos y promoviendo la competencia en precios.
- En el servicio al pasaje examinar la eficiencia de los distintos modelos de explotación de terminales.

La CNMC es el organismo independiente regulador de los mercados que garantiza y promueve la existencia de una competencia efectiva en beneficio de los consumidores y usuarios. Este estudio se realiza en el marco de sus funciones de promoción de la competencia.

Contenido relacionado:

- [E/CNMC/004/24](#): Estudio de puertos I: servicios técnico-náuticos, MARPOL y bunkering.
- [E/CNMC/005/24](#): Estudio de puertos II: manipulación de mercancías y servicio al pasaje.
- [Blog \(22/10/2025\)](#): Desencallar los puertos (I): ¿Cómo mejorar los servicios portuarios en España?