



## **Spagna:La CNMC (Antitrust) su richiesta dell'Istituto nazionale della marina chiede una concorrenza regolamentata sui servizi tecnico-nautici**

Madrid, 28 dicembre, 2018 -

- Questa misura, nota come riserva di bandiera, significa che solo quelle navi possono accedere a servizi come il rimorchio e l'ormeggio.
- Nel caso spagnolo, la sua gestione è principalmente nelle mani di società monopolistiche che applicano tariffe eccessive.
- È una misura protezionistica contraria al diritto dell'Unione europea.

La CNMC (Commissione nazionale dei mercati e della concorrenza) ha pubblicato una relazione che risponde alla domanda posta dall'Istituto nazionale della marina in merito all'istituzione di una riserva di bandiera nella fornitura di servizi portuali ( [INF / CNMC / 160/18](#) ).

Per decenni, il settore dei servizi portuali ha subito un'intensa concorrenza internazionale da parte di navi registrate in altri paesi. La riserva di bandiera è una misura protezionistica che è stata usata in passato come reazione a quella competizione internazionale. In questo modo, solo le navi registrate in un paese, in questo caso in Spagna, possono accedere a servizi tecnico-nautici, come pilotaggio, rimorchio e ormeggio. È stato dimostrato che questo tipo di misura finisce per essere inefficace e genera conflitto nelle relazioni commerciali internazionali.

Il buon funzionamento di questi servizi portuali è un elemento fondamentale nel commercio internazionale, che è principalmente svolto dal trasporto marittimo. Tuttavia, nel caso spagnolo, la gestione dei servizi tecnico-nautici presenta un ampio margine di miglioramento. Di solito sono società monopolistiche, che applicano tariffe eccessive e inefficientemente fisse, quelle che svolgono queste attività, secondo [Puertos del Estado](#) .

Restrizioni alla concorrenza

Nella sua relazione, la CNMC ricorda che limitare la fornitura di servizi portuali alle navi sotto la bandiera spagnola comporta forti restrizioni alla concorrenza:

- Limita l'ingresso di nuove società, vietando l'accesso a navi straniere, che potrebbero introdurre efficienza e innovazione nel settore.
- Rafforza il potere delle aziende che sono già sul mercato, solitamente sotto un regime di monopolio. In questo modo, aumenta il rischio di prezzi più elevati e una minore qualità del servizio.
- Il fatto che la riserva di bandiera sia richiesta dai datori di lavoro delle imprese installate e che coincida con la minaccia di ingresso di compagnie internazionali (specialmente nel settore dei rimorchiatori) aumenta il rischio di "cattura del regolatore". Ciò significa che la misura risponde solo al beneficio delle società installate sul mercato e non all'interesse generale.

## Regolamento dell'UE e principi di buona regolamentazione

L'Unione europea ha recentemente approvato il [regolamento 2017/352](#), che mira a migliorare i servizi portuali ed eliminare le restrizioni inutili che incidono sul suo funzionamento.

La legislazione comunitaria non liberalizza completamente questo mercato, ma allude a una situazione di "concorrenza regolamentata". In questo modo, è consentita la fornitura gratuita di servizi portuali, con eccezioni che sono altamente apprezzate per determinati motivi di interesse pubblico e soggette a supervisione.

Nel caso della riserva bandiera, è autorizzata in via eccezionale e in condizioni molto severe: i) la misura deve essere "necessaria" per garantire "il pieno rispetto degli obblighi in campo sociale e lavorativo"; ii) non può essere una decisione discriminatoria e deve basarsi su ragioni trasparenti e oggettive e non creare barriere commerciali sproporzionate; iii) la decisione deve essere notificata alla Commissione prima di prenderla, e iv) sembra essere indirizzata in particolare ai servizi di rimorchio e di ormeggio.

Nella domanda presentata dal [National Marine Institute](#), la CNMC ritiene che non esistano tali condizioni e non sia una misura conforme ai principi della buona regolamentazione (necessità e proporzionalità).

Pertanto, sembra più ragionevole avanzare nella liberalizzazione dei servizi portuali per ottenere un aumento della concorrenza, efficienza, innovazione e benessere dei cittadini.

Il CNMC è l'ente normativo indipendente dei mercati che garantisce e promuove una concorrenza effettiva. La presente relazione è emessa su richiesta del Ministero della sanità, dei consumi e della previdenza sociale, nell'esercizio dei poteri consultivi del CNMC ai sensi dell'articolo 5.2 della [legge 3/2013](#), creando la [Commissione nazionale dei mercati e della concorrenza](#).

