



Competencia cuestiona otra vez la ayuda al transporte de mercancías

La Comisión Nacional insiste en que hay que cambiar la fórmula de calcular la compensación

M. Á. M.
SANTA CRUZ DE TENERIFE

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) lo ha vuelto a hacer. Un año más, el organismo cuestiona las ayudas al transporte de mercancías de que disfrutaban las empresas canarias, o más exactamente la fórmula para el cálculo de esas ayudas, algo que ha levantado ampollas en años anteriores no solo entre la patronal, sino también en el Gobierno autonómico.

La CNMC insiste en el informe publicado ayer (es un realidad un doble informe que abarca por un lado las ayudas al transporte aéreo de mercancías y por otro las ayudas al transporte marítimo) en que para el cálculo de estas "compensaciones" se tomen como referencia los costes extras que le acarrearía a una empresa "eficientemente gestionada" su ubicación en el Archipiélago en lugar del promedio de los mismos, que es lo que sirve actualmente de base para el cálculo. El hecho de que la CNMC hable de "compensaciones" no es baladí, ya que el mismo Ejecutivo autonómico instó en 2018 al organismo a que hablara justamente de eso, de "compensaciones", en lugar de hacerlo de "ayudas". No en vano, las cantidades que cada año se recogen en los presupuestos públicos para compensar a las empresas isleñas por el sobrecoste que les supone llevar sus mercancías y productos hasta la Península no constituyen ningún tipo de *doping* a la actividad, sino una herramienta para ponerlas en igualdad de condiciones frente a las empresas de Madrid, Murcia o Cataluña. Es, de hecho, una medida fundamental del Régimen Económico y Fiscal (REF) de la Comunidad Autónoma.

En cualquier caso, Competencia sí deja bien claro en esta ocasión que no pretende atacar el espíritu de las compensaciones ("sin poner en duda la utilidad de estas medidas", subraya), lo que no obsta para que su recomendación principal sea la misma que en años anteriores, una suerte de *corta y pega* que viene sucediéndose sin solución de continuidad. Con todo, también vuelve a insistir una vez más en que debe mejorarse "la evaluación de las medidas de apoyo para identificar si contribuyen a lograr sus objetivos y repercuten tanto en los consumidores como en menores costes efectivos de los transportes".

El *superregulador* (como se conoce a la CNMC desde que en 2013 fusionara en un solo organismo a las antiguas comisiones del mercado de valores y de la competencia) defiende en su dictamen sobre las órdenes ministeriales que definen las ayudas correspondientes al ejercicio de 2019 (un dictamen en ningún caso vinculante) la necesidad de cambiar el método de cálculo, si bien reconoce que sus argumentos "no han sido atendidos". Por ello, y lejos de desistir, "se reitera la conveniencia de incorporar tales recomendaciones para mejorar la eficacia de la actuación del sector público".

Recorte encubierto

En anteriores dictámenes sobre el mismo asunto y con las mismas conclusiones, la CNMC incluso reconoció abiertamente que los cambios propuestos "tenderían a reducir el importe recibido" por las empresas canarias, es decir, la ayuda, pero cree que estas tendrían así más "incentivos" para contratar transportistas más "eficientes".

En el dictamen, que como en años anteriores ha despertado recelos en el sector industrial del Archipiélago, la CNMC también insiste en la necesidad de compro-

bar si el carácter retroactivo de la medida está suficientemente sustentando. A juicio del organismo independiente, el reconocimiento de los costes compensables a ejercicio vencido (los de 2019 en 2020, por ejemplo) no tiene "efecto incentivador". "Y en ausencia de tal carácter incentivador, debe examinarse si el carácter compensatorio de la ayuda retroactiva viene justificado, como ha reconocido la Comisión Europea", agrega Competencia.

> La conclusión de la CNMC es un 'corta y pega' de los informes de años anteriores

Hay que recordar que, en la normativa europea, se considera que las ayudas tienen un efecto incentivador si antes de comenzar a trabajar en el proyecto o actividad, el beneficiario ha presentado por escrito una solicitud de ayuda al Estado miembro de que se trate. Esta exigencia se complementa con más requisitos si es una gran empresa la beneficiaria de la ayuda. Sin embargo, en el caso de las ayudas al transporte son a ejercicio vencido.



Contenedores de mercancías en el puerto de Las Palmas. | LP/DLP